



# भारत का राजपत्र

# The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 407]

नई दिल्ली, मंगलवार, नवम्बर 15, 2016/कार्तिक 24, 1938

No. 407]

NEW DELHI, TUESDAY, NOVEMBER 15, 2016/KARTIKA 24, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 3 नवम्बर, 2016

सं. वीएमपी/63/2015-विविध.—भारत सरकार, पोत परिवहन मंत्रालय, (एमओएस) द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 111 के अंतर्गत जारी नीतिगत निर्देश एमओएस के 17 अक्टूबर, 2016 के पत्र के साथ पठित एमओएस के 7 अक्टूबर, 2016 के पत्र संख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी (भाग) द्वारा यथा संसूचित के अनुपालन में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा महापत्तन प्रशुल्क अधिनियम न्यासों द्वारा प्राधिकृत जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए निम्नलिखित दिशानिर्देशों को अधिसूचित करता है।

एमओएस ने दिशानिर्देशों को इस प्राधिकरण को नीतिगत निर्देशों के रूप में जारी करते हुए इस प्राधिकरण को इसे अति तत्काल समझने की सलाह दी है। तबनुसार, ये दिशानिर्देश 07 अक्टूबर, 2016 से प्रभावी समझे जायेंगे।

**महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अंतर्गत महापत्तन न्यासों द्वारा प्राधिकृत जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण संबंधी दिशानिर्देश।**

## 1. प्रारंभिक

- 1.1 इन दिशानिर्देशों को 'महापत्तन न्यासों द्वारा प्राधिकृत जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क संबंधी दिशानिर्देश' कहा जायेगा।
- 1.2 ये दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में इनके प्रकाशन की तारीख से प्रभावी होंगे और तब तक प्रभावी रहेंगे जब तक कि केंद्र सरकार इनमें आशोधन अथवा परिवर्तन अथवा प्रतिसंहरण न कर दे।
- 1.3 ये दिशानिर्देश महापत्तन न्यासों द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42 (3) के उपबंधों के अंतर्गत प्राधिकृत एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा सभी प्रकार की जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन कार्य करने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु लागू होंगे। जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन प्रचालन, जो संबंधित महापत्तन न्यासों द्वारा स्वयं किये जाते हैं, प्रशुल्क नीति 2015, समय-समय पर यथासंशोधित, लागू रहेगी।
- 1.4 ये प्रशुल्क दिशानिर्देश बीओटी/बीओओटी प्रचालकों अथवा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005, 2008 और 2013 द्वारा शामिल निजी क्षेत्र के भागीदारों के लिए किसी अन्य व्यवस्था पर लागू नहीं होंगे।

1.5 यह स्पष्ट किया जाता है कि वर्तमान में किसी एजेंसी अथवा फर्म द्वारा किये जा रहे जहाजीकुलीगिरी अथवा तट प्रहस्तन प्रचालन कार्य तब तक ही जारी रहेंगे जब तक कि नई व्यवस्था के अंतर्गत ये दिशानिर्देश प्रभावी नहीं हो जाते। महापत्तन न्यास अपने निष्पादन मानकों के साथ इन नए दिशानिर्देशों के अंतर्गत जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अप्रक्रिय प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्राधिकरण को प्रस्ताव दायर करेंगे।

1.6 यदि इन दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन अथवा व्याख्या करने में कोई कठिनाई आ रही हो तो, सरकार, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण (प्राधिकरण) से परामर्श करके इन दिशानिर्देशों की बुनियादी विशेषताओं के अनुरूप ऐसी कठिनाइयों का समाधान करते हुए आवश्यक आदेश जारी कर सकती है।

1.7 जब तक इनका पहले प्रतिसंहार अथवा आशोधित नहीं कर दिया जाता इन दिशानिर्देशों की समीक्षा और संशोधन इनके जारी होने की तारीख से 3 (तीन) वर्ष के पश्चात हो सकेगा।

1.8 प्राधिकरण मानकों में आवश्यक समायोजन स्वीकार कर सकता है जो इन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों पर प्रभाव डालने वाली पत्तन विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखते हुए संबंधित पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत किये जाने वाले औचित्य पर आधारित होगा।

1.9 दरमानों और प्रचालक की शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या संबंधी किसी प्रश्न को प्राधिकरण को भेजा जायेगा और इस संबंध में दिया गया निर्णय प्रचालक पर बाध्यकर होगा।

## 2. समग्र दृष्टिकोण

2.1 महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अंतर्गत महापत्तन न्यासों द्वारा दिये गए लाइसेंस प्राप्त निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन दोनों कार्यकलाप करने वाली विभिन्न वस्तुओं के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क सीमाएं प्राधिकरण द्वारा संबंधित महापत्तन न्यास के प्रस्ताव के आधार पर इन दिशानिर्देशों के अनुसार अप्रक्रिय प्रशुल्क सीमाओं के साथ प्राधिकरण द्वारा निष्पादन मानक भी, संबंधित पत्तन न्यास के प्रस्ताव के आधार पर अधिसूचित किये जायेंगे। अप्रक्रिय प्रशुल्क सीमाओं के साथ प्राधिकरण द्वारा निष्पादन मानक भी, संबंधित पत्तन न्यास के प्रस्ताव के आधार पर अधिसूचित किये जायेंगे।

2.2 अप्रक्रिय प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से, प्राधिकरण प्रासादिक लागत आधारित पद्धति का अनुसरण करेगा जो इन दिशानिर्देशों में नियत मानकों के आधार पर प्रचालन लागत आकलनों को मान्यता देते हैं और उपयुक्त दर पर प्रतिफल अनुमत करते हैं नामतः प्रचालन लागत पर गुंजाइश जैसी इन दिशानिर्देशों में नियत है।

2.3 एक बार किसी पत्तन के लिए विभिन्न वस्तुओं की जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अप्रक्रिय प्रशुल्क सीमाएं नियत हो जाने पर ये निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा किये जा रहे जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन प्रचालनों सहित पूरे पत्तन पर समान रूप से लागू होंगी और तीन वर्षों की अवधि तक वैध रहेंगी।

2.4. प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अप्रक्रिय प्रशुल्क और निष्पादन मानकों का उल्लेख बोली दस्तावेज में और तदनंतर प्रचालन करार में किया जायेगा।

2.5. संबंधित पत्तन न्यास इन दिशानिर्देशों के अंतर्गत नियत प्रशुल्क की समाप्ति से 3 माह पूर्व आगामी 3 वर्षों की अवधि के लिए अप्रक्रिय प्रशुल्क और निष्पादन मानकों में संशोधन के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क करेगा।

2.6. प्राधिकरण, इन दिशानिर्देशों के जारी होने की तारीख से तीन वर्षों की समाप्ति के पश्चात इन दिशानिर्देशों में नियत मानकों का परीक्षण और आशोधन करेगा और पोत परिवहन मंत्रालय के अनुमोदन से तथा प्रहस्तन की विधि में प्रौद्योगिकी संबंधी परिवर्तनों तथा अन्य प्रगतियों को ध्यान में रखते हुए ऊपर की ओर तय करेगा।

2.7. प्राधिकरण द्वारा इस तरह नियत किया गया अप्रक्रिय प्रशुल्क अधिकतम स्तर का होगा।

2.8. प्राधिकरण और महापत्तन न्यास सरकार द्वारा समय-समय पर निर्धारित नीतिगत निर्देशों का अनुपालन करेंगे जैसे तटीय कार्गो/कंटेनर आदि जो प्रशुल्क निर्धारण पर प्रभाव डालते हैं।

2.9. प्रचालक उनके द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए ही प्रभाव करेंगे। श्रम की काल्पनिक बुकिंग और अन्य समान काल्पनिक प्रभारों की अनुमति नहीं होगी।

2.10. प्रशुल्क सीमाएं स्फीति के प्रति सूचकांकित होंगी परंतु संगत वर्ष के 1 जनवरी से 31 दिसंबर के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यू पी आई) में हुए 60% की सीमा के परिवर्तन तक ही। प्रशुल्क सीमा में ऐसा स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किया जायेगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा संगत वर्ष की 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक प्रभावी रहेगी।

2.11. जहाजीकुलीगिरी और/अथवा तट प्रहस्तन प्रचालन आरंभ करने से पूर्व, प्रचालक महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 में यथापेक्षित जहाजीकुलीगिरी और अथवा तट प्रहस्तन प्रभारों की अधिकतम दरों के दरमानों की अधिसूचना के लिए प्राधिकरण से संपर्क करेगा।

2.12. प्राधिकरण द्वारा खंड 2.11 के अनुसार बनाये जाने वाले दरमान और अधिसूचित किये जाने वाले निष्पादन मानक पत्तन द्वारा निर्धारित प्रशुल्क सीमाओं और निष्पादन मानकों के अनुरूप होंगे और ऊपर खंड 2.10 में स्पष्ट किये गए सूचकांकन के अधीन बोली दस्तावेज में शामिल किये जायेंगे। प्राधिकरण द्वारा ऐसे दरमानों और सोपाधिकताओं को, निष्पादन मानकों सहित, प्राधिकरण द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित कराया जायेगा।

2.13. जहाजीकुलीगिरी प्रचालन तट प्रहस्तन प्रचालनों से पूर्णतः भिन्न हैं, यद्यपि ये दोनों ही कार्गों प्रहस्तन प्रचालन हैं। अतः इन दोनों प्रचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण की प्रक्रिया इन दिशानिर्देशों में अलग-अलग दी गई है।

### 3. जहाजीकुलीगिरी प्रचालन के लिए इष्टतम क्षमता, पूंजीगत लागत और प्रचालन लागत का आकलन।

3.1 जहाजीकुलीगिरी प्रचालन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के मामले में इष्टतम क्षमता निर्धारण वार्षिक क्षमता नहीं होगी; बल्कि यह प्रत्येक वस्तु के लिए प्रति पाली इष्टतम क्षमता होगी। वर्थ अथवा वर्थों का संयोजन वर्ष में विभिन्न वस्तुओं का प्रहस्तन कर रहे होंगे, अतः यह प्रति वस्तु प्रति पाली आधार पर इष्टतम क्षमता का परिकलन निर्धारित करते हैं।

3.2 वस्तुओं को, जिनका पत्तन में प्रहस्तन किया जाता है, प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से दो मुख्य श्रेणियों, अर्थात् शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क, में वर्गीकृत किया गया है। शुष्क बल्क कार्गों और शुष्क ब्रेक बल्क कार्गों की विभिन्न वस्तुओं को बल्क कार्गों और ब्रेक बल्क कार्गों के लिए अलग भिन्न ग्रुपों के अंतर्गत वर्गीकृत किया जाता है। बल्क और ब्रेक बल्क कार्गों के अंतर्गत कार्गों का वर्गीकरण अनुलग्नक-I और अनुलग्नक-II दिया गया है। दोनों अनुलग्नकों में वस्तुओं की सूची दी गई है जो महापत्तनों पर प्रहस्त की जाती हैं। यदि कोई नया कार्गों प्रहस्त किया जाना है, जो सूची में नहीं दिया गया है, तब महापत्तन न्यास उस कार्गों को कार्गों की किस्म, भौतिक विशिष्टियों और उस कार्गों के प्रहस्तन की विधि के आधार पर कार्गों की किसी एक श्रेणी में श्रेणीबद्ध करेंगे।

#### 3.3 इष्टतम क्षमता

जैसा ऊपर खंड 3.1 स्पष्ट किया गया है कि प्रहस्तित किये जाने वाले प्रत्येक कार्गों के लिए प्रतिपाली आधार पर इष्टतम क्षमता का परिकलन किया जायेगा। इस प्रयोजन के लिए, उनमें वर्गीकृत प्रत्येक कार्गों के लिए शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गों दोनों के लिए उत्पादकता आधारित मानक नियत किये गए हैं और अनुलग्नक-III और अनुलग्नक-IV में संलग्न है।

#### 3.4 पूंजीगत लागत

जहाजीकुलीगिरी कार्गों के लिए अपेक्षित पूंजीगत लागत जहाज और तट के बीच कार्गों प्रहस्तन के लिए उपस्करों की तैनाती होगी। चूंकि लाइसेंस तीन वर्ष की सीमित अवधि के लिए दिया जाता है इसलिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से प्रहस्तन उपस्कर में प्रत्यक्ष पूंजी निवेश को मान्य नहीं किया जाता। उपस्कर की लागत उपस्कर किराया प्रभारों के रूप में मान्य की जाती है।

##### 3.4.1. बल्क कार्गों

जहाजीकुलीगिरी कार्गों के लिए, जहाज और तट के बीच कार्गों प्रहस्तन के लिए उपस्करों की आवश्यकता होती है। उपस्कर जैसे डॉर्जर्स को हैचे के भीतर तैनात किया जाना अपेक्षित होता है। बल्क कार्गों के लिए तैनात किये जा सकने वाले उपस्कर की किस्म और क्षमता अनुलग्नक-V में दी गई है।

महापत्तन न्यासों द्वारा संबंधित पत्तन स्थानों पर प्रचलित उपस्कर किराया लागत अथवा बाजार आधारित प्रचलित किराया लागत के आधार पर निर्धारित उपस्कर की तैनाती पर किराया प्रभारों का आकलन किया जायेगा।

##### 3.4.2. ब्रेक बल्क

ब्रेक बल्क कार्गों के लिए अधिकतर जहाजी केनो का प्रयोग किया जाता है और एचएमसी की आवश्यकता बहुत सीमित होगी। एचएमसी की आवश्यकता भारी परियोजना कार्गों और मशीनों के प्रहस्तन के लिए पड़ेगी।

ब्रेक बल्क कार्गों के लिए तैनात किये जा सकने वाले उपस्कर की किस्म और क्षमता अनुलग्नक-VI में दी गई है।

महापत्तन न्यासों द्वारा संबंधित पत्तन स्थानों पर प्रचलित उपस्कर किराया लागत अथवा बाजार आधारित प्रचलित किराया लागत के आधार पर निर्धारित उपस्कर की तैनाती पर किराया प्रभारों का आकलन किया जायेगा।

#### 3.5. प्रचालन लागत

3.5.1. प्रचालन लागत के विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित मानकों का अनुपालन करते हुए खंड 3.3 के अंतर्गत निर्धारित प्रति पाली उत्पादकता की प्राप्ति के आधार पर प्रति पाली, कार्गो वार, आकलन किया जायेगा।

3.5.2. प्रचालन लागत को निम्नलिखित मुख्य शीर्षों में वर्गीकृत किया जाता है:

- (i). उपस्कर किराया लागत,
- (ii). श्रम लागत,
- (iii). प्रचालन संबंधी उपरिव्यय,
- (iv). प्रशासनिक उपरिव्यय,

3.5.3. जैसा कि ऊपर खंड 3.4. में बताया गया है, इस मॉडल में पूँजीगत निवेश की संकल्पना नहीं की गई है, अतः किसी मूल्यहास लागत पर सुविचार नहीं किया जायेगा।

3.5.4. किसी पट्टा किराये पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए कोई भूमि आवंटित नहीं की जाती। पत्तन प्रचलित दरमानों के अनुसार प्रहस्तन कार्गों पर संबंधित कार्गों स्वामियों अथवा उनके अधिकृत प्रतिनिधियों से घाटशुल्क, भंडारण प्रभार अथवा पत्तन के दरमानों में निर्धारित अन्य कार्गों संबंधित प्रभार प्रभारित करना जारी रखेगा। इसके अतिरिक्त, पत्तन, प्रचलित दरमानों पर पत्तन परिसर में भंडार किये गए कार्गों पर भंडारण प्रभार संग्रह करेगा।

3.5.5. रायल्टी/अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण की लागत के रूप में राजस्व हिस्से पर विचार नहीं किये जायेगा।

(क). महापत्तनों के लिए जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन नीति 2016 का खंड 3 (v) अनुबंध करता है कि पत्तन जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन लाइसेंसों से लाइसेंस शुल्क के रूप में रायल्टी प्रभार प्रभारित करेंगे। पत्तन न्यास सभी एजेंटों से प्रति मीट्रिक टन रायल्टी निर्धारित करने के लिए, जो जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन एजेंटों द्वारा पत्तन को प्रदत्त की जायेगी, पत्तन द्वारा निम्नलिखित पहलुओं पर विचार किया जायेगा।

(i). कार्गो प्रोफाइल;

(ii). बाजार की स्थितियां;

(iii). अवसंरचना और अन्य स्थानीय स्थितियां;

(iv). जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए इन दिशानिर्देशों में 20% के लाभ की गुंजाइश अनुमत है।

(ख). यदि पत्तन द्वारा रायल्टी निरपेक्ष शर्तों में निर्धारित की है, तब यह रायल्टी भी संगत वर्ष के 1 जनवरी से 31 दिसंबर के बीच के थोक मूल्य सूचकांक में परिवर्तन के 60% की सीमा तक सूचकांकन के अधीन होगी।

3.5.6. उपस्कर किराया लागत अनुलग्नक-**VII** में निर्धारित मानकों के अनुसार किराये पर लिये जाने वाले उपस्करों की प्रासमिक सूची के लिए आकलित किये जायेंगे। संबंधित पत्तन संगत पत्तन स्थानों पर प्रचलित अथवा बाजार आधारित किराया लागत के आधार पर इन उपस्करों के लिए उपस्कर किराया लागत पर सुविचार करेंगे।

3.5.7. विभिन्न वस्तुओं के प्रहस्तन के लिए श्रमिकों की तैनाती राष्ट्रीय अधिकरण पंचाट द्वारा निर्धारित मानकों के अनुसार की जायेगी। राष्ट्रीय अधिकरण पांचाट से जहाजीकुलीगिरी प्रचालनों के लिए विभिन्न वस्तुओं हेतु श्रमिकों की तैनाती के मानक अनुलग्नक-**VIII** में दिये गए हैं। इन मानकों अथवा अन्य किसी मानक का जो, विशेष रूप से पत्तनों के लिए दिये गए हैं, श्रम लागत निकालने के परिकलन के लिए अनुपालन किया जायेगा। श्रमिक तैनाती की यूनिट दर मानकों में निर्धारित श्रम की प्रमाणीक के लिए श्रमिक की वास्तविक प्रचलित लागत होगी।

3.5.8. प्रचालन उपरिव्यय उपस्कर किराया लागत और श्रमिक लागत के कुल योग के 20% पर आकलित किये जायेंगे।

3.5.9. प्रशासनिक उपरिव्यय उपस्कर किराया लागत और श्रमिक लागत के कुल योग के 20% पर आकलित किये जायेंगे।

3.5.10. प्राधिकरण अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा का परिकलन करते समय संबंधित पत्तन के साथ परामर्श करके व्यय की विशिष्ट मद के बारे में निर्णय ले सकता है, जिसे वह शामिल करने के लिए आवश्यक समझता है और जिसके बारे में इन दिशानिर्देशों में मानक स्पष्ट नहीं दिये गए हैं।

**4.** तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए इष्टतम क्षमता, पूँजीगत लागत और प्रचालन लागत का आकलन।

4.1 जहाजीकुलीगिरी प्रचालन के प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपनायी गई प्रक्रिया का अनुपालन तट प्रहस्तन प्रचालनों के प्रशुल्क निर्धारण में भी किया जायेगा। इष्टतम क्षमता का निर्धारण वार्षिक आधार पर नहीं किया जायेगा, अपितु प्रत्येक वस्तु के लिए प्रति पाली आधार पर होगा।

4.2 एक पत्तन में प्रहस्त होने वाली वस्तुओं का वर्गीकरण और जहाजीकुलीगिरी प्रचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए अनुलग्नक- I और अनुलग्नक- II में समूहवद्ध का अनुपालन तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए भी किया जायेगा।

**4.3** इष्टतम क्षमता

तट प्रहस्तन की इष्टतम क्षमता का मिलान जहाजीकुलीगिरी प्रचालनों की इष्टतम क्षमता से होना चाहिए। तदनुसार, प्रत्येक वस्तु के तट प्रहस्तन प्रचालनों की इष्टतम क्षमता जहाजीकुलीगिरी प्रचालनों के समान होगी।

**4.4** पूँजीगत लागत

तट प्रहस्तन कार्गों के लिए पूँजीगत लागत अपेक्षा परेपिती के परिसर पर सीधे सुपुर्दगी अथवा पत्तन में अस्थायी भंडारण के लिए कार्गों की सीधे ट्रकों में उत्तरायी हेतु कार्गों प्रहस्तन उपस्कर की तैनाती के लिए होगी। चूंकि लाइसेंस 3 वर्षों की सीमित अवधि के लिए होता है, प्रहस्तन उपस्करों में सीधा निवेश मान्य नहीं है। उपस्कर की लागत उपस्कर किराया प्रभार के रूप में मान्य है।

#### 4.4.1. बल्क कार्गो

बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालनों लिए अपनायी गई विभिन्न प्रहस्तन विधियां नीचे दी जा रही हैं:

विधि	प्रहस्तन विधि का ब्यौरा
1	परेपिती के परिसर में सीधी सुपुर्दगी के लिए कार्गो की ट्रक में उतरायी।
2	कार्गो की ट्रक में उतरायी (बिना हॉपर के) और पत्तन परिसर के भीतर भंडार यार्ड में ले जाना।
3	कार्गो की हॉपर द्वारा ट्रक में उतरायी और पत्तन परिसर के भीतर भंडार यार्ड में भंडारण के लिये ले जाना।
4	कार्गो को घाट पर उतारना और फिर ट्रकों में लादकर परेपिती के परिसर पर ले जाना।
5	कार्गो को घाट पर उतारना और फिर ट्रकों में लाद कर भंडार यार्ड में ले जाना।

उक्त पांचों विधियों के लिए उपस्करों की आवश्यकता के मानक अनुलग्नक-IX में दिये गए हैं।

#### 4.4.2. ब्रेक बल्क

ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालनों लिए अपनायी गई विभिन्न प्रहस्तन विधियां नीचे दी जा रही हैं:

विधि	प्रहस्तन विधि का ब्यौरा
1	परेपिती के परिसर में सीधी सुपुर्दगी के लिए कार्गो की ट्रक में उतरायी अथवा इसके विपरीत
2	कार्गो को घाट पर उतारना और फिर ट्रकों में लादकर परेपिती के परिसर पर ले जाना अथवा इसके विपरीत
3	कार्गो की ट्रक में उतरायी (बिना हॉपर के) और पत्तन परिसर के भीतर भंडार यार्ड में ले जाना अथवा इसके विपरीत
4	कार्गो को घाट पर उतारना और फिर ट्रकों में लाद कर भंडार यार्ड में ले जाना अथवा इसके विपरीत

उक्त चारों विधियों के लिए तट प्रहस्तन प्रचालनों में उपस्करों की आवश्यकता के मानक अनुलग्नक-X में दिये गए हैं।

#### 4.5. प्रचालन लागत

4.5.1. संकल्पित प्रहस्तन की प्रत्येक विधि के लिए प्रचालन लागत के विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित मानकों का अनुपालन करते हुए खंड 4.3 के अंतर्गत निर्धारित प्रति पाली उत्पादकता की प्राप्ति के आधार पर प्रति पाली कार्गो वार आकलन किया जायेगा।

4.5.2. प्रचालन लागत को निम्नलिखित मुख्य शीर्षों में वर्गीकृत किया जाता है:

- (i). उपस्कर किराया लागत,
- (ii). श्रम लागत,
- (iii). प्रचालन संबंधी उपरिव्यय,
- (iv). प्रशासनिक उपरिव्यय,

4.5.3. जैसा कि ऊपर खंड 4.4. में बताया गया है, इस मॉडल में पूँजीगत निवेश की संकल्पना नहीं की गई है, अतः किसी मूल्यहास लागत पर सुविचार नहीं किया जायेगा।

4.5.4. किसी पट्टा किराये पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए कोई भूमि आवंटित नहीं की जाती। पत्तन प्रचलित दरमानों के अनुसार प्रहस्तित कार्गो पर ग्राहक घाटशुल्क प्रभारित करना जारी रखेगा। इसके अतिरिक्त, पत्तन, प्रचलित दरमानों पर पत्तन परिसर में भंडार किये गए कार्गो पर भंडारण प्रभार संग्रह करेगा।

4.5.5. अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण की लागत के रूप में राजस्व हिस्से पर विचार नहीं किया जायेगा।

4.5.6. तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए उपस्कर किराया लागत का आकलन शुष्क बल्क कार्गो के लिए अनुलग्नक-IX और ब्रेक कार्गो के लिए अनुलग्नक-X में निर्धारित मानकों के अनुसार किराये पर लिये जाने वाले उपस्करों के लिए किया जायेगा। संबंधित पत्तन अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए बाजार से इन उपस्करों का किराया प्रभार प्राप्त करेगा।

4.5.7. तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए प्रचालक अपनी स्वयं का श्रम तैनात करेगा। तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए श्रम लागत आकलन के लिए मानक शुष्क बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत का 5% और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत का 10% है।

4.5.8. प्रचालन उपरिव्यय उपस्कर किराया लागत और श्रमिक लागत के कुल योग के 20% पर आकलित किये जायेंगे।

4.5.9. प्रशासनिक उपरिव्यय उपस्कर किराया लागत और श्रमिक लागत के कुल योग के 20% पर आकलित किये जायेंगे।

4.5.10. प्राधिकरण अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा का परिकलन करते समय संबंधित पत्तन के साथ परामर्श करके व्यय की विशिष्ट मद के बारे में निर्णय ले सकता है, जिसे वह शामिल करने के लिए आवश्यक समझता है और जिसके बारे में इन दिशानिर्देशों में मानक सूष्टि नहीं दिये गए हैं।

## 5. अनुज्ञेय गुंजाइश

अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में किसी पूँजी निवेश पर विचार नहीं किया गया है जैसा पैरा 3.4 और 4.4 के अंतर्गत स्पष्ट किया गया है। इस तथ्य को मान्यता देते हुए कि जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन एक थम प्रधान कार्य है। अपफ्रंट प्रशुल्क निकालते समय नियोजित पूँजी पर प्रतिफल के स्थान पर कुल प्रचालन लागत पर 20% की उचित गुंजाइश अनुज्ञेय है।

## 6. राजस्व अपेक्षा, दरमान तैयार करने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण

6.1. प्रत्येक वस्तु के लिए जहाजीकुलीगिरी निष्पादन के लिए प्रति पाली राजस्व अपेक्षा प्रति पाली प्रचालन की प्रचालन लागत का कुल योग होगा जैसा कि ऊपर खंड 3.5 में आकलित किया गया है और गुंजाइश ऊपर खंड 5 के अनुसार आकलित है।

6.2. प्रत्येक विधि के अंतर्गत प्रत्येक वस्तु के लिए तट प्रचालन के निष्पादन की प्रति पाली राजस्व अपेक्षा प्रति पाली प्रचालन लागत का कुल योग होगा। जैसा कि ऊपर खंड 4.5 में आकलित किया गया है और गुंजाइश ऊपर खंड 5 के अनुसार आकलित है।

6.3. जहाजीकुलीगिरी प्रचालनों के लिए कार्गो-वार प्रति पाली राजस्व अपेक्षा प्रशुल्क के माध्यम से वसूली जा सकती है। जहाजीकुलीगिरी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं प्रत्येक वस्तु के लिए निर्धारित प्रति पाली इष्टतम क्षमता प्रति पाली राजस्व अपेक्षा प्रति पाली प्रति टन पर परिकलित की जायेगी ताकि प्रहस्तन के लिए राजस्व अपेक्षा वसूली जा सके।

6.4. तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए कार्गो-वार प्रति पाली राजस्व अपेक्षा प्रशुल्क के माध्यम से वसूली जा सकती है। जहाजीकुलीगिरी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं प्रत्येक वस्तु के लिए निर्धारित प्रति पाली राजस्व अपेक्षा प्रति पाली प्रति टन पर परिकलित की जायेगी ताकि प्रहस्तन की विशिष्ट विधि के अंतर्गत वस्तु प्रहस्तन के लिए आंकी गई राजस्व अपेक्षा वसूली जा सके।

6.5. प्रहस्तन सेवाएं प्रदान करने के लिए सोपाधिकताएं निर्धारित की जाएं।

6.6. पत्तन द्वारा घाट शुल्क, भंडारण प्रभार और अन्य विविध प्रभार प्रचलित दरमानों के अनुसार उगाहे जाते रहेंगे।

## 7. निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क

7.1. वाणिज्यक प्रचालन की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक प्रशुल्क उस वर्ष के अपफ्रंट प्रशुल्क सूचकांकन तक सीमित रहेंगे, जो अधिकतम होंगे। पूर्वोक्त प्रशुल्क सूचकांकन के आधार पर प्रति वर्ष स्वतः संशोधित होगा, जैसा ऊपर पैरा 2.10 में बताया गया है जो पूरी लाइसेंस अवधि के दौरान लागू रहेगा।

तथापि, अपफ्रंट प्रशुल्क के साथ अधिसूचित वस्तुओं के प्रत्येक के निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रचालन के दूसरे वर्ष से ऊपर पैरा 2.10 में निर्धारित किये गए अनुसार प्रचालक डब्ल्यूपीआई का 60% के स्थान पर डब्ल्यूपीआई के 100% सूचकांकन का पात्र होगा। जैसा कि पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा शुष्क बल्क कार्गो के लिए पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने 16.06.2015 के पत्र संख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी (भाग) के द्वारा जारी वर्थिंग नीति में निर्धारित हैं। अन्य कार्गो के लिए संबंधित पत्तन द्वारा निर्धारित निष्पादन मानक लागू होंगे। इस प्रयोजन के लिए प्रचालक प्रत्येक कार्गो के कार्गो वार औसत निष्पादन मानक के व्यौरो के साथ प्रचालन के वित्तीय वर्ष के पूरा होने के 30 दिन के भीतर संबंधित महापत्तन न्यास को संपर्क करेगा। प्रचालक द्वारा विभिन्न कार्गो के लिए अधिसूचित निष्पादन मानकों की उपलब्धि के संबंध में महापत्तन न्यास की लिखित पुष्टि मिलने पर प्रचालक खंड 2.10 में निर्धारित 60% के स्थान पर 100% सूचकांकन के लिए आवेदन कर सकता है। सूचकांकित अपफ्रंट प्रशुल्क और निष्पादन मानक के निर्धारण का उदाहरण अनुलग्नक-XI में दिया गया है।

7.2. महापत्तन न्यास द्वारा इस पुष्टि के मामले में कि प्रचालन ने पिछले 12 महीनों में प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित निष्पादन मानकों को प्राप्त नहीं किया है, प्रचालक डब्ल्यूपीआई के 100% सूचकांकन के लिए पात्र नहीं होगा। प्रचालक ऊपर खंड 2.9 में दिये गए अनुसार 60% सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की उगाही जारी रखेगा।

## 8. प्रचालकों द्वारा अनिवार्य प्रकटन

8.1. सभी प्रचालक वित्तीय वर्ष की समाप्ति के एक महीने के भीतर महापत्तन न्यास और प्राधिकरण को कार्गो यातायात, जहाजी वर्थ दिवस उत्पादन, प्रति पाली उत्पादन पर पत्तन द्वारा जहाजीकुलीगिरी /टट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए प्रदत्त लाइसेंस के विषय में वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे।

8.2. प्राधिकरण प्रचालकों और महापत्तन न्यासों से प्राप्त ऐसी सभी सूचना को अपनी वेबसाइट पर डालेगा। तथापि, प्राधिकरण किसी प्रचालक अथवा महापत्तन न्यास से किसी ऐसे डाटा/सूचना को प्राकाशित न करने के अनुरोध पर विचार करेगा जो वाणिज्यक रूप से संवेदनशील होंगे। ऐसे अनुरोध प्रसंगाधीन डाटा/सूचना के वाणिज्यक रूप से संवेदनशील होने के बारे में विस्तार से कारण बतायेगा और उनके प्रकाशन पर उनके राजस्व/प्रचालन पर पड़ने वाले संभावित प्रभाव के बारे में भी बतायेगा। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

## 9.0 निष्पादन निगरानी

9.1 विभिन्न वस्तुओं के लिए निर्धारित निष्पादन मानक न्यूनतम होते हैं जिन्हें प्रचालक द्वारा प्राप्त किया जाना चाहिए। इन निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेजों में अंतर्विष्ट किया जाना चाहिए।

9.2 प्रचालक द्वारा वास्तव में प्राप्त निष्पादनों की पत्तन और प्राधिकरण दोनों द्वारा तिमाही आधार पर निगरानी रखी जायेगी। निर्धारित निष्पादन मानकों की प्राप्ति में किसी भी कमी के मामले में, पत्तन द्वारा प्रचालक के साथ हुए करार में अंतर्विष्ट शर्तों के अनुसार पत्तन प्रचालक पर कार्रवाई आरंभ कर सकता है।

#### 10. शिकायत समाधान

किसी प्रयोक्ता द्वारा प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित निष्पादन मानकों के प्रचालक द्वारा उपलब्ध न कर पाने की शिकायत के मामले में, वह अपना अभ्यावेदन प्राधिकरण को दे सकेगा, जो, तदोपरांत, अभ्यावेदन पर जांच पड़ताल करेगा और संबंधित महापत्तन न्यास को अपने निष्कर्ष देगा। महापत्तन न्यास संविदा करार की शर्तों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने को बाध्य होगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./301(143)]

अनुलग्नक -I

#### अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए वस्तुओं का वर्गीकरण-शुष्क बल्क कार्गो

ग्रुप सं.	वस्तु वर्ग	कार्गों का व्यौरा
1	तैयार उर्वरक	सभी उर्वरक जिन्हें बिना संसाधित किये सीधे ही प्रयोग किया जा सकता है, जैसे: एमओपी, यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम निट्रेट आदि।
2	उर्वरक- कच्चा माल	सभी उर्वरक जिनका प्रयोग तैयार उर्वरक उत्पादन के लिए में किया जाता है, जैसे: सल्फर, रॉक फास्फेट आदि
3	खाद्यान्न	इस प्रकार का खाद्यान्न और दालें आदि, जैसे: चावल, गेहूं, मक्का, अन्य खाद्यान्न, अनाज, हर प्रकार की दाल भूसी, मटर/अरहर, बुलगुर गेहूँ, कार्न-सोया मिश्रण, हर प्रकार के बीज, तिलहन, शक्कर; बल्क में कैंडी अथवा क्यूब, पशु आहार, आस्थि और आस्थिं चूर्ण, खली, चारा, गोलागरी हर प्रकार के अर्क आदि।
4	नॉन कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	ताप कोयला
5	कोकिंग कोयला	ताप कोयलों को छोड़कर हर प्रकार का कोयला, जैसे: कालसाइंड पैट्रोलियम कोक, कोक/चारकोल, ध्रातुकर्मीय कोयला, कोकिंग कोयला, हर प्रकार का कोयला और हर प्रकार का चारकोल आदि।
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पैकेट, बेंटोनाइट, बाक्साइट, तांबा, सीमा और जिंक अयस्क	लौह अयस्क; फाइंज और लम्पस, लौह अयस्क पैलेट, बेंटोनाइट, बाक्साइट, तांबा, सीमा और जिंक अयस्क शामिल है।
7	कतरन कबाड़	हर प्रकार का कतरन कबाड़, जैसा: लौह कबाड़, हर प्रकार की धातु का कबाड़, इस्पात आदि,
8	भारी गलनांक कबाड़	हर प्रकार का भारी गलनांक कबाड़, जैसे: लौह कबाड़, हर प्रकार की धातु का कबाड़, इस्पात आदि,
9	अन्य अयस्क और खनिज	लौह अयस्क, बाक्साइट, तांबा सिक्का और जिंक अयस्क को छोड़कर सभी अयस्क तथा बेंटोनाइट को छोड़कर हर प्रकार के खनिज जैसे: मेंगनीज अयस्क, चार्ज क्रोम, फेरो मेंगनीज, फेरो सिलिकॉन, सिलिकॉन मैग्नीज, भारी कार्बन फेरोक्रोम, जिपसम, क्रोम अयस्क क्रोमसार, मैग्नेसाइट, ग्रेफाइट सिलिकॉन कार्बाइड, मुलिटे बेरियर, फेल्डस्पर, आदि
10	चूना पत्थर, डोलोमाइट, किंलकर, मृत्तिका, बालू और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो	इसमें चूना पत्थर, डोलोमाइट, किंलकर, मृत्तिका, बालू और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो जैसे: नदी की बालू, प्रस्तर चूर्ण, फ्लाई-एश, ब्लास्ट फर्नेस स्टैग, डोलोमाइट चिप्स, लाइमनाइट सैंड, मिल स्केल, अन्य फ्लकिंसंग सामग्रियां, चॉक, रॉक सैंड, आदि
11	लवण	बल्क में प्रहस्तित हर प्रकार का लवण
12	अलूमिना और कच्चा लौहा सिलें, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	अलूमिना और कच्चा लौहा सिलें, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो, जैसे: फ्लूज़ अलूमिना, स्पंज लौहा, हॉट ब्रिकेटिड लौहा, माइक्रो ब्लॉक/फलेक/स्पिटिंग/ अपशिष्ट/कबाड़/पाउडर साइज के कर्ब स्टोन/बरिया पत्थर, काष्ठ चिप्स, रेफामौल, बल्क में काष्ठ लुगदी, फेरो सिलिकॉन, इंट, टाइल्ज आदि।

अनुलग्नक-II**अपफंट प्रश्लक निर्धारण के लिए वस्तुओं का वर्गीकरण - ब्रेक बल्क कार्गो**

क्र. सं.	वस्तु वर्ग	कार्गो का व्यौरा
1	बैग बंद कार्गो	विभिन्न प्रकार के वजनों (25,50,60 किलोग्राम आदि) के बैग में सभी कार्गो जिन्हें हाथों से प्रहस्त करना पड़ता है: काजूगिरी, काजू दाना, इमली बीज, सीमेंट, चावल, गेहूं और अन्य खाद्यान्न, नमक, शक्कर, कैंडी और क्यूब, सोडा एंथ, आदि।
2	भारी भरकम बैग	विभिन्न वजनों (0.5, 1.0, 1.5 एमटी) के बैगों में हर प्रकार का कार्गो जिन्हें हुक लगाकर स्लिंग से लटका कर प्रहस्त किया जाता है और इसमें बक्सों, कार्टनों बैरलों, ड्रमों और रॉल आदि शामिल हैं, जैसे: बक्सों में काष्ठ लुगदी, संशोधित काष्ठ जैसे बोर्ड, खम्बे, प्लाइवुड, अखबारी कागज बैरल में तेल-पशु अथवा वनस्पति, कच्ची रबड़, विनिर्मित रबड़, संशेपित रेजिन, कागज, अस्फाल्ट और बैरल में डामर आदि।
3	लौह और इस्पात कॉयल और स्लैब	भिन्न-भिन्न वजनों को आयामों का हर प्रकार का लौह और इस्पात कॉयल और स्लैब: इसमें सभी धातु उत्पाद और इसी प्रकार का ऐस्वेस्टॉस शामिल है।
4	लौह और इस्पात-पाइप, ट्यूब, गोलियां	भिन्न-भिन्न वजनों और आयामों के हर प्रकार के लौह और इस्पात के पाइप, ट्यूब, गोलियां: इसमें सभी धातु उत्पाद और इसी प्रकार का ऐस्वेस्टॉस शामिल है, जैसे: लौह और इस्पात सामग्री, अल्मूनियम उत्पाद, अल्मूनियम बिलैट, इस्पात पाइप, अल्मूनियम इंगट, ऐस्वेस्टॉस आदि।
5	इमारती लकड़ी लट्टे-मसृण	भिन्न-भिन्न लम्बाई और हल्के वजन के इमारती लकड़ी के लट्टे; सामान्यतः 1.5 एमटी प्रति नग से अधिक के।
6	इमारती लकड़ी लट्टे-कड़ा	भिन्न-भिन्न लम्बाई और भारी वजन के इमारती लकड़ी के लट्टे; सामान्यतः 1.5 एमटी प्रति नग से अधिक के।
7	ग्रेनाइट और संगमरमर	हर आयाम के ग्रेनाइट ब्लॉक, सामान्यतः प्रति ब्लॉक 3.0 से 40.0 एमटी परिधि में और भिन्न-भिन्न वजन का संगमरमर जैसे: ग्रेनाइट, ग्रेनाइट ब्लॉक और संगमरमर पत्थर-मूर्ति, खुदे हुए स्लैब, सजित आदि।
8	कंटेनर-खाली	लंबाई में 20' और 40' के और अन्य विषय आकारों के सामान्यतः 20' के लिए 2.5 एम टी और 40' के लिए 4.0 एमटी वजन के होते हैं।
9	कंटेनर-लदे हुए	लंबाई में 20' और 40' के और अन्य विषय आकारों के सामान्यतः 20' के लिए 30.5 एम टी और 40' के लिए 32.5 एमटी वजन के होते हैं।
10	परियोजना कार्गो	विशिष्ट परियोजनाओं के लिए कार्गो, अक्सर ओओजी विनिर्देशनों के साथ होता है और विशिष्ट साधनों से प्रहस्त होता है, जैसे: परियोजना सामग्री, परियोजना उपस्कर, रेलवे की बोगिया और बैगन, अति आयामी परेषणों आदि सहित हर प्रकार का परियोजना कार्गो।
11	मोटर वाहन-आरओआरओ के माध्यम के सिवा	सभी प्रकार के मोटर वाहन जिनका प्रहस्तन, क्रिडियों, हुकों, चेन स्लिंगों और भारी लिफ्टिंग वीमों आदि से होता है, जैसे: रबड़ के टायर वाला कोई भी वाहन, कार्गो उठाने वाले उपस्कर, मिट्टी उठाने वाले उपस्कर, शक्तिप्राप्त दो पहिये वाले वाहन आटोरिक्शा और अन्य तीन पहिये वाले वाहन और पहियों पर उनकी चेसियां, मोटर कार, जीप, बैन और पर्यटक कारवां, मोटर वाहन जैसे बसें, डम्पर, लारियां, ट्रैक्टर, ट्रक, ट्रालर, लोकोमोटिव, ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं है और पुर्जे, और वाहनों के अनुषंगी, ट्यूब और मिट्ट ढोनेवाले सभी उपस्कर जैसेएक्सकावेटर पे-लोडर्स, बुलडोज़र्स, डॉजर्स, पेक्सेमर्स, एफएलटी, टीएलटी, रीच स्टैकर्स आदि।
12	मशीनरी और मशीनरी के पुर्जे	हर प्रकार की मशीनरी और मशीनरी उत्पाद जिनका वजन और आकार भिन्न-भिन्न होता है। जैसे: मशीनरी और स्पेयर्ज मशीनी पुर्जे, सैन्य सामान, हथियार, गोलाबारूद, विस्फोटक और रक्षा भंडार, टैंक और टैंकों के पुर्जे, हथियार, गोला-बारूद, विस्फोटक, रक्षा भंडार और रक्षा उपस्कर/मशीनरी।

अनुलग्नक-III

**जहाजीकुलीगिरी प्रचालनों के लिए प्रति हुक प्रति पाली और शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रति पाली उत्पादकता मानदंड।**

शुप सं.	वस्तु	प्रति हुक प्रति पाली टनों में मानक	प्रति पाली हुकों की औसत संख्या
1	तैयार उर्वरक	900	3
2	उर्वरक- कच्चा माल	810	3
3	खाद्यान्न	660	3
4	नॉन कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	1000	4
5	कोकिंग कोयला	900	4
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पैकेट, बेटोनाइट, बाक्साइट, तांबा, सीसा और जिंक अयस्क	1460	4
7	कतरन कबाड़	700	3
8	भारी गलनांक कबाड़	360	3
9	अन्य अयस्क और खनिज	870	3
10	चूना पत्थर, डोलोमाइट, किंतकर, मृत्तिका, बालु और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो	1080	3
11	लवण	1000	4
12	अल्मिना और कच्चा लौहा सिलें, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	1120	3

अनुलग्नक -IV

**जहाजीकुलीगिरी प्रचालनों के लिए प्रति हुक प्रति पाली और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रति पाली उत्पादकता मानदंड।**

शुप सं.	वस्तु	प्रति हुक, प्रति पाली टनों में मानक
1	बैग बंद कार्गो	300
2	भारी भरकम बैग	560
3	लौह और इस्पात कॉयल और स्लैब	1360
4	लौह और इस्पात-पाइप, ट्यूब, गोलियां	280
5	इमारती लकड़ी लट्टे – मसृण	320
6	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	480
7	ग्रेनाइट और संगमरमर	500
8	कंटेनर-खाली	200
9	कंटेनर-लदे हुए	1050
10	परियोजना कार्गो	कार्गो समरूप नहीं होते हैं और वे भिन्न आकार, आकार और वजन के होते हैं। अतः उत्पादकता का कोई मानक निर्धारित नहीं है। ऐसे कार्गो के प्रहस्तन में किसी भी पत्तन द्वारा प्राप्ति उत्तम उत्पादकता के आधार पर प्रति पाली प्रशुल्क निर्धारित होगा। एक पाली के लिए इन कार्गो के प्रहस्तन की लागत निकाली जायेगी।
11	मोटर वाहन- आरओआरओ के माध्यम के सिवा	
12	मशीनरी और मशीनरी के पुर्जे	

अनुलग्नक -V**जहाज और तट के बीच बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए लगाये जाने वाले उपस्करों की किस्म और क्षमता के मानक**

शृंप सं.	वस्तु	जहाज से तट के लिए प्रहस्तन उपस्कर	फलका कार्य के लिए प्रहस्तन उपस्कर
1	तैयार उर्वरक	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	डोजर 5टी- 1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक
2	उर्वरक- कच्चा माल	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	डोजर 5टी- 1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक
3	खाद्यान्न	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	डोजर 5टी- 1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक
4	नॉन कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	एक्सकावेटर-1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 /नग प्रति हुक
5	कोकिंग कोयला	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	एक्सकावेटर-1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 /नग प्रति हुक
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पैकेट, बेंटोनाइट, ब्राक्साइट, तांबा, सीसा और जिंक अयस्क	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	एक्सकावेटर-1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 /नग प्रति हुक
7	कतरन कबाड़	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	एक्सकावेटर-1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 /नग प्रति हुक
8	भारी गलनांक कबाड़	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	एक्सकावेटर-1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 /नग प्रति हुक
9	अन्य अयस्क और खनिज	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	होजर 5टी -1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 /नग प्रति हुक
10	चूना पत्थर, डोलोमाइट, किंतकर, मृत्तिका, बालु और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	होजर 5टी -1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 /नग प्रति हुक
11	लबण	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	होजर 5टी -1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 /नग प्रति हुक
12	अलूमिना और कच्चा लौहा मिलें, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	होजर 5टी -1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 /नग प्रति हुक

टिप्पणी:

- यहां इंगित एचएमसी क्रेन 100 टन क्षमता की है।

स्थानीय स्थितियों के आधार पर पत्तन जहाज से तट प्रहस्तन के लिए उपस्कर की किस्म के बारे में निर्णय ले सकता है।

अनुलग्नक -VI**जहाज और तट के बीच ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए लगाये जाने वाले उपस्करों की किस्म और क्षमता के मानक**

गुप्त सं.	वस्तु	जहाज से तट के लिए प्रहस्तन उपस्कर	फलका कार्य के लिए प्रहस्तन उपस्कर
1	बैग बंद कार्गो	नैट स्लिंग द्वारा (अधिकतम भार 5टी) और हुक, यदि अपेक्षित है।	कोई उपस्कर नहीं
2	भारी भरकम बैग	हुकों द्वारा	डीएफएलटी 5टी-1 नग
3	लौह और इस्पात कॉयल और स्लैब	जहाजी क्रेनों द्वारा हुकों से जुड़ी तार रस्सा स्लिंगों का प्रयोग	डीएफएलटी 30टी-1 नग
4	लौह और इस्पात-पाइप, ट्यूब, गोलियां	स्लिंगों का प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेनों द्वारा	डीएफएलटी 30टी-1 नग
5	इमारती लकड़ी लट्टे – मसृण	लॉग ग्रैबों के प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेनों द्वारा	लॉग ग्रैबर 10टी-1 नग
6	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	लॉग ग्रैबों के प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेनों द्वारा	लॉग ग्रैबर 10टी-1 नग
7	ग्रेनाइट और संगमरमर	स्लिंगों का प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेनों द्वारा	डीएफएलटी 30टी-1 नग
8	कंटेनर-खाली	हाथों से चलाये जाने वाले स्प्रैडर का प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेन द्वारा	कोई उपस्कर नहीं
9	कंटेनर-लदे हुए	हाथों से चलाये जाने वाले स्प्रैडर का प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेन द्वारा	कोई उपस्कर नहीं
10	परियोजना कार्गो	स्लिंगों का प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेनों द्वारा	कोई उपस्कर नहीं
11	मोटर वाहन- आरओआरओ के माध्यम के सिवा	स्लिंगों का प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेनों द्वारा	कोई उपस्कर नहीं
12	मशीनरी और मशीनरी के पुर्जे	स्लिंगों का प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेनों द्वारा	कोई उपस्कर नहीं

अनुलग्नक -VII**जहाजीकुलीगिरी प्रचालन के लिए उपस्कर किराया लागत के आकलन के मानक****क: शुष्क बल्क कार्गो**

गुप्त सं.	वस्तु	जहाज से तट के लिए प्रहस्तन उपस्कर	प्रतिपाली कार्य पर लगी हुकों की संख्या	हैच कार्य के लिए प्रहस्तन उपस्कर	प्रतिपाली कार्य पर लगी हुकों की संख्या
1	तैयार उर्वरक	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	3	डोजर 5टी- 1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक	3
2	उर्वरक- कच्चा माल	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	3	डोजर 5टी- 1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक	3
3	खाद्यान्त	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	3	डोजर 5टी- 1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 नग/हुक	3
4	नॉन कोकिंग कोयला ताप ) (कोयला	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	4	एक्सकावेटर-1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 /नग प्रति हुक	4
5	कोकिंग कोयला	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	4	एक्सकावेटर-1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 /नग प्रति हुक	4
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पैकेट, बेटोनाइट, बाक्साइट, तांवा, सीमा और जिंक अयस्क	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	4	एक्सकावेटर-1 नग प्रति हैच, ग्रैब-1 /नग प्रति हुक	4

गुप्त सं.	वस्तु	जहाज से तट के लिए प्रहस्तन उपस्कर	प्रतिपाली कार्य पर लगी हुको की संख्या	हैच कार्य के लिए प्रहस्तन उपस्कर	प्रतिपाली कार्य पर लगी हुको की संख्या
7	कतरन कबाड़	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	3	एक्सकावेटर-1 नग प्रति हैच, ग्रैव-1 /नग प्रति हुक	3
8	भारी गलनांक कबाड़	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	3	एक्सकावेटर-1 नग प्रति हैच, ग्रैव-1 /नग प्रति हुक	3
9	अन्य अयस्क और खनिज	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	3	होज़र 5टी -1 नग प्रति हैच, ग्रैव-1 /नग प्रति हुक	3
10	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्रिंकर, मृतिका, बालू और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	3	होज़र 5टी -1 नग प्रति हैच, ग्रैव-1 /नग प्रति हुक	3
11	लवण	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	4	होज़र 5टी -1 नग प्रति हैच, ग्रैव-1 /नग प्रति हुक	4
12	अलूमिना और कच्चा लौहा सिलें, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनका मिश्रण	3	होज़र 5टी -1 नग प्रति हैच, ग्रैव-1 /नग प्रति हुक	3

**ख: ब्रेक बल्क कार्गो**

गुप्त सं.	वस्तु	जहाज से तट के लिए प्रहस्तन उपस्कर	प्रतिपाली कार्य पर लगी हुको की संख्या	हैच कार्य के लिए प्रहस्तन उपस्कर	प्रतिपाली कार्य पर लगी हुको की संख्या
1	बैग बंद कार्गो	नैट स्लिंग द्वारा (अधिकतम भार 5टी) और हुक, यदि अपेक्षित है।	2.5	कोई उपस्कर नहीं	2.5
2	भारी भरकम बैग	हुकों द्वारा	2.5	डीएफएलटी 5टी-1 नग	2.5
3	लौह और इस्पात कॉयल और स्लैब	जहाजी क्रेनों द्वारा हुकों से जुड़ी तार रस्सा स्लिंगों का प्रयोग	2.5	डीएफएलटी 30टी-1 नग	2.5
4	लौह और इस्पात-पाइप, ट्यूब, गोलियां	स्लिंगों का प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेनों द्वारा	2.5	डीएफएलटी 30टी-1 नग	2.5
5	इमारती लकड़ी लट्टे - मसृण	लॉग ग्रैबों के प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेनों द्वारा	2.5	लॉग ग्रैबर 10टी-1 नग	2.5
6	इमारती लकड़ी लट्टे-कड़ा	लॉग ग्रैबों के प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेनों द्वारा	2.5	लॉग ग्रैबर 10टी-1 नग	2.5
7	ग्रेनाइट और संगमरमर	स्लिंगों का प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेनों द्वारा	2	डीएफएलटी 30टी-1 नग	2
8	कंटेनर-बाली	हाथों से चलाये जाने वाले स्प्रैडर का प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेन द्वारा	2	कोई उपस्कर नहीं	2
9	कंटेनर-लदे हुए	हाथों से चलाये जाने वाले स्प्रैडर का प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेन द्वारा	2	कोई उपस्कर नहीं	2
10	परियोजना कार्गो	स्लिंगों का प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेनों द्वारा		कोई उपस्कर नहीं	
11	मोटर वाहन-आरओआरओ के माध्यम के सिवा	स्लिंगों का प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेनों द्वारा		कोई उपस्कर नहीं	
12	मशीनरी और मशीनरी के पुर्जे	स्लिंगों का प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेनों द्वारा		कोई उपस्कर नहीं	

जहाजीकूलीगिरी प्रचालन की श्रम लागत आकलन के मानकक: शुष्क बल्क कार्गो

ग्रुप सं.	वस्तु	मानव शक्ति अपेक्षा के मानक				
		टिंगल प्रित पाली	सिग्नल मैन प्रति हुक	मजदूर प्रतिहुक	प्रचालन प्रति उपस्कर	प्रति पाली हुकों की संख्या
1	तैयार उर्वरक	0	1	0	1	3
2	उर्वरक- कच्चा माल	0	1	0	1	3
3	खाद्यान्न	0	1	0	1	3
4	नॉन कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	0	1	0	1	4
5	कोकिंग कोयला	0	1	0	1	4
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पैकेट, बेंटोनाइट, बाक्साइट, तांबा, सीसा और जिंक अयस्क	0	1	0	1	4
7	कतरन कबाड़	0	1	0	1	3
8	भारी गलनांक कबाड़	0	1	0	1	3
9	अन्य अयस्क और खनिज	0	1	0	1	3
10	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्रिंकर, मृतिका, बालू और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो	0	1	0	1	3
11	लवण	0	1	0	1	4
12	अलूमिना और कच्चा लौहा सिलें, और समान प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो,	0	1	0	1	3

ख: ब्रेक बल्क

ग्रुप सं.	वस्तु	मानव शक्ति अपेक्षा के मानक				
		टिंगल प्रित पाली	सिग्नल मैन प्रति हुक	मजदूर प्रतिहुक	प्रचालन प्रति उपस्कर	प्रति पाली हुकों की संख्या
1	बैग बंद कार्गो	1	1	4	1	3
2	भारी भरकम बैग	1	1	4	1	3
3	लौह और इस्पात कॉयल और स्लैब	1	1	2	1	3
4	लौह और इस्पात-पाइप, ट्यूब, गोलियां	1	1	2	1	4
5	इमारती लकड़ी लट्टे - मसृण	1	1	2	1	4
6	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	1	1	2	1	4
7	ग्रेनाइट और संगमरमर	1	1	2	1	3
8	कंटेनर-खाली	1	1	2	1	3
9	कंटेनर-लदे हुए	1	1	2	1	3
10	परियोजना कार्गो	कार्गो समरूप नहीं होते हैं और वे भिन्न आकार, आकार और वजन के होते हैं। अतः उत्पादकता का कोई मानक निर्धारित नहीं है। ऐसे कार्गो के प्रहस्तन में किसी भी पत्तन द्वारा प्राप्ति उत्तम उत्पादकता के आधार पर प्रति पाली प्रशुल्क निर्धारित होगा। एक पाली के लिए इन कार्गो के प्रहस्तन की लागत निकाली जायेगी।				3
11	मोटर वाहन- आरओआरओ के माध्यम के सिवा					4
12	मशीनरी और मशीनरी के पुर्जे					3

अनुलग्नक - IX

विभिन्न प्रहस्तन विधियों के अंतर्गत शुष्क बल्कि कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए किराया आधार पर उपस्कर मानक

9	अन्य अवस्कृ और खनिज	चल हापर 30 सीयूएम- 3 नग (मंडारण यार्ड में)	ट्रक 15टन-12 नग, पेलोडर्स 10टन - 2 नग (मंडारण यार्ड में)	ट्रक 15टन-20 नग, मोबाइल क्रेन 15टन - 2 नग (मंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब-4 नग ट्रक 15 टन-12 नग, पेलोडर्स 10 टन-2 नग (मंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब-4 नग ट्रक 15 टन-20 नग, पेलोडर्स 10 टन-2 नग (मंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स 10 टन-3 नग	पेलोडर्स 10 टन-3 नग, (वर्ष में) ट्रक 15 टन-12 नग, पेलोडर्स 10 टन-2 नग (मंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स 10 टन-3 नग, (वर्ष में ट्रक 15 टन-20 नग, पेलोडर्स 10 टन-2 नग (मंडारण यार्ड में)
10	चूना पत्थर, डॉलोमाइट, क्लिकट, मृतिका, बालु और अन्य समान शुद्ध बल्क कार्गो	चल हापर 30 सीयूएम- 4 नग	ट्रक 15टन-15 नग, पेलोडर्स 10टन - 4 नग (मंडारण यार्ड में)	ट्रक 15टन-25 नग, मोबाइल क्रेन 15टन - 4 नग (मंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब-4 नग ट्रक 15 टन-12 नग, पेलोडर्स 10 टन-4 नग (मंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब-4 नग ट्रक 15 टन-20 नग, पेलोडर्स 10 टन-4 नग (मंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स 10 टन-6 नग	पेलोडर्स 10 टन-6 नग, (वर्ष में) ट्रक 15 टन-25 नग, पेलोडर्स 10 टन-4 नग (मंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स 10 टन-6 नग, (वर्ष में) ट्रक 15 टन-25 नग, पेलोडर्स 10 टन-4 नग (मंडारण यार्ड में)
11	लवण	चल हापर 30 सीयूएम- 4 नग	ट्रक 15टन-15 नग, पेलोडर्स 10टन - 4 नग (मंडारण यार्ड में)	ट्रक 15टन-25 नग, मोबाइल क्रेन 10टन - 4 नग (मंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब-4 नग ट्रक 15 टन-12 नग, पेलोडर्स 10 टन-4 नग (मंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब-4 नग ट्रक 15 टन-20 नग, पेलोडर्स 10 टन-4 नग (मंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स 10 टन-6 नग	पेलोडर्स 10 टन-6 नग, (वर्ष में) ट्रक 15 टन-25 नग, पेलोडर्स 10 टन-4 नग (मंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स 10 टन-6 नग, (वर्ष में) ट्रक 15 टन-25 नग, पेलोडर्स 10 टन-4 नग (मंडारण यार्ड में)
12	अलुमिना और कच्चा लोहा सिलें, और समान प्रकार का शुद्ध बल्क कार्गो,	चल हापर 30 सीयूएम- 4 नग	ट्रक 15टन-15 नग, पेलोडर्स 10टन - 4 नग (मंडारण यार्ड में)	ट्रक 15टन-25 नग, मोबाइल क्रेन 10टन - 4 नग (मंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब-4 नग ट्रक 15 टन-12 नग, पेलोडर्स 10 टन-4 नग (मंडारण यार्ड में)	चल हापर 30 कब-4 नग ट्रक 15 टन-20 नग, पेलोडर्स 10 टन-4 नग (मंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स 10 टन-6 नग	पेलोडर्स 10 टन-6 नग, (वर्ष में) ट्रक 15 टन-25 नग, पेलोडर्स 10 टन-4 नग (मंडारण यार्ड में)	पेलोडर्स 10 टन-6 नग, (वर्ष में) ट्रक 15 टन-25 नग, पेलोडर्स 10 टन-4 नग (मंडारण यार्ड में)

## अनुलग्नक-X

विभिन्न प्रहस्तन विधियों के अंतर्गत ब्रेक बल्क कार्गों के तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए किराया आधार पर उपस्कर संबंधी मानक

क्र.सं.	कार्गो वर्ग	प्रहस्तन विधि (जहाजी गियरों द्वारा प्रहस्तन)	जहाजी गियरों द्वारा जहाज दिवस अवधादन मानक	विधि 1: परिसिति के परिवर्तों में सीधी संपूर्दीति के लिए सीधे ट्रकों में उत्तराधी अवधा उसके विपरीत	विधि 2: कार्गो की सीधे ट्रकों पर उत्तराधी (हापरों के बिना) और पत्तन परिसर के भीतर भंडार में से जाना अवधा उसके विपरीत	विधि 3: कार्गो की हापरों की सहायता से सीधे ट्रकों पर उत्तराधी और पत्तन परिसर के भीतर भंडार के लिए भंडार यार्ड में से जाना अवधा उसके विपरीत	विधि 4: कार्गो को घाट पर उतार कर फिर ट्रकों में लादना और परिविति के परिसर ले जाना।	अभियुक्ति	
1	वैग बंद कार्गो	नेट स्लिंग द्वारा (अधिकतमक मार 5 टन) और हुक, अपेक्षित हो तो	2400	लागू नहीं	कोई उपस्कर नहीं (ट्रकों पर हाथों से लदान)	लागू नहीं	ट्रक 10 टन- 9 नग	40 मिनट / ट्रक / ट्रक	
2	भारी भरकम वैग	हुकों द्वारा	4200	कोई उपस्कर नहीं	लागू नहीं	ट्रक 15 टन- 9 नग	लागू नहीं	30 मिनट / ट्रक / ट्रक	
3	लौह और इस्पात कॉयल और स्लैब	हुकों से लगे तार रस्सा स्लिंग के प्रयोग से जहाजी क्रेनों द्वारा	10200	कोई उपस्कर नहीं	फार्क लिफ्ट ट्रक 30टन-1 नग वर्ष पर	यार्ड में मोबाइल क्रेन 30 टन-12 नग ड्रैक्टर ड्रालर-40 नग - 9 नग	फार्क लिफ्ट ट्रक 30 टन-1 नग वर्ष पर और 2 नग यार्ड में, ड्रैक्टर ड्रालर-40 नग - 9 नग	30 मिनट / ट्रक / ड्रैक्टर ड्रालर	
4	लौह और इस्पात-पाइप, ट्यूब, गोलियां	स्लिंगों के प्रयोग द्वारा शिप क्रेन	2100	कोई उपस्कर नहीं	फार्क लिफ्ट ट्रक 10टन-1 नग वर्ष पर	यार्ड में मोबाइल क्रेन 10 टन-12 नग ड्रैक्टर ड्रालर-40 नग - 9 नग	लौह ग्रैवर 10 टन-1 नग वर्ष पर और मोबाइल क्रेन 10 टन 2 नग यार्ड में, ड्रैक्टर ड्रालर-40 नग - 9 नग		
5	इमारती लकड़ी लद्दे - मसूर	ग्रैव लौंग का प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेन	2400	लागू नहीं	लौंग ग्रैवर्स 10टन-1 नग वर्ष पर	लागू नहीं	लौंग ग्रैवर 10 टन-5 नग वर्ष पर और मोबाइल क्रेन 10 टन 2 नग यार्ड में, ड्रैक्टर ड्रालर-40 नग - 9 नग		

6	इमारती लकड़ी लट्टे- कड़ा	लॉग ग्रेव प्रयोग जहाजी क्रेनों द्वारा	3600	लागू नहीं	लॉग ग्रेवरस 10टन -5 नग वर्ष पर	लागू नहीं	लॉग ग्रेवर 10 टन-5नग वर्ष पर 2 नग यार्ड में, ट्रैक्टर ड्रालर -40 टन-9 नग	
7	गेनाइट और संगमरमर	लॉग ग्रेव प्रयोग जहाजी क्रेनों द्वारा	3000	कोई उपस्कर नहीं	लागू नहीं	मोबाइल क्रेन 30 टन-ट्रक 40 टन-12 नग	लागू नहीं	
8	केटनर-खाली	मैनुअल स्प्रैडर्स के प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेन	500	कोई उपस्कर नहीं	फार्किं लिफ्ट ट्रक 10टन -1 नग वर्ष पर	फार्किं लिफ्ट ट्रक 10 टन - 1 नग वर्ष में 10 नग यार्ड में, ट्रैक्टर ड्रालर 40 टग-12 नग	फार्किं लिफ्ट ट्रक 10 टन - 1 नग वर्ष में 10 नग यार्ड में, ट्रैक्टर ड्रालर 40 टग-12 नग	
9	केटनर-लदे हुए	मैनुअल स्प्रैडर्स के प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेन	400	कोई उपस्कर नहीं	1 टॉप लिफ्ट वर्ष पर	टॉप लिफ्टर 1 नग ट्रैक्टर ड्रालर 40 टग-12 नग	टॉप लिफ्ट 1 वर्ष में और 1 यार्ड में 1 ट्रैक्टर ड्रालर 40 टग-12 नग	
10	परियोजना कार्गो	मैनुअल स्प्रैडर्स के प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेन	लागू नहीं	लागू नहीं	कार्गों समरूप नहीं होते हैं और वे भिन्न आकार, आकार और वजन के होते हैं। अतः उत्पादकता का कोई मानक निर्धारित नहीं है। ऐसे कार्गो के प्रहस्तन में किसी भी पत्तन द्वारा प्राप्ति उत्तम उत्पादकता के आधार पर प्रति पाली प्रशुल्क निर्धारित होगा। एक पाली के लिए इन कार्गो के प्रहस्तन की लागत निकाली जायेगी।	कार्गों समरूप नहीं होते हैं और वे भिन्न आकार, आकार और वजन के होते हैं। अतः उत्पादकता का कोई मानक निर्धारित नहीं है। ऐसे कार्गो के प्रहस्तन में किसी भी पत्तन द्वारा प्राप्ति उत्तम उत्पादकता के आधार पर प्रति पाली प्रशुल्क निर्धारित होगा। एक पाली के लिए इन कार्गो के प्रहस्तन की लागत निकाली जायेगी।		
11	मोटर वाहन- आरओआरओ के माध्यम के सिवा	मैनुअल स्प्रैडर्स के प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेन						
12	मशीनरी और मशीनरी के पुँजे	मैनुअल स्प्रैडर्स के प्रयोग करते हुए जहाजी क्रेन						

अनुलग्नक -XIII निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का उदाहरण

कल्पित अपक्रंट प्रशुल्क (2015-16)

रु100 / टन

सूचकांकित प्रशुल्क (डब्ल्यूपीआई कल्पित मुद्रास्फीति @ 10% प्रति वर्ष)

वर्ष	सूचकांकित अपक्रंट प्रशुल्क डब्ल्यूपीआई का 60%	निष्पादन मानकों के प्राप्त करने पर डब्ल्यूपीआई सूचकांकन का 100% निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क
2016-2017	106.00	110.00
2017-2018	112.36	121.00
2018-2019	119.10	133.10

## टिप्पणी:

यदि किसी वित्तीय वर्षमें लाइसेंसधारी प्रचालक लाइसेंस करार में यथा अंतर्विष्ट निष्पादन मानक प्राप्त नहीं करता, वह केवल सूचकांकित अपक्रंट प्रशुल्क ही प्रभारित करने का पात्र होगा और आगामी वित्तीय वर्ष के लिए निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क लागू करने का पात्र नहीं होता।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**Mumbai, the 3<sup>rd</sup> November 2016

**No. TAMP/63/2015 – Misc.**—In compliance of the policy direction issued by Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), as conveyed by MOS vide its communication No.PD-11033/73/2013-PT(Pt.) dated 07 October 2016 read with MOS letter dated 17 October 2016, the Tariff Authority for Major Ports hereby notifies the following Guidelines for Determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorized by Major Port Trusts under Section 42 (3) of the Major Port Trusts Act 1963:

The MOS has issued the guidelines as policy direction to this Authority advising to treat it as most immediate. Accordingly, this guidelines should be deemed to have come into effect from 07 October 2016.

**Guidelines for Determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorized by Major Port Trusts under Section 42 (3) of the Major Port Trusts Act 1963**

**1. Preliminary**

- 1.1 These Guidelines shall be called ‘Guidelines for determination of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations authorised by Major Port Trusts’
- 1.2 These guidelines shall come into force from the date of their publication in the Gazette of India and shall remain in force until the Central Government decides to modify or change or revoke them
- 1.3 These guidelines shall be applicable for fixation of upfront tariff for carrying out all stevedoring and shore handling operations by the agencies or firms who are authorised by Major Port Trusts to carry out these operations under the provisions of Section 42 (3) Major Port Trust Act 1963. For stevedoring and shore handling operations which are carried out by the concerned Major Port Trusts itself. Tariff Policy 2015 as amended from time to time shall continue to apply.
- 1.4 These Tariff Guideline are not applicable for BOT/BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by the Tariff Guidelines of 2005, 2008 and 2013.
- 1.5 It is clarified that the stevedoring or shore handling operations currently carried out by any agencies or firms will continue only until the period the new arrangement under these Guidelines comes into effect. The Major Port Trust will file a proposal to TAMP for fixation of upfront tariff for stevedores and for the shore handling operators under these new guidelines along with performance standards.
- 1.6 In case any difficulty arises in the implementation or interpretation of these guidelines, the Government in consultation with the Tariff Authority for Major Ports (TAMP) may issue the necessary orders to remove such difficulty in consistent with the basic features of these guidelines.
- 1.7 Unless revoked or modified earlier, the Guidelines may be reviewed and revised after 3 (three) years from the date of issue.
- 1.8 TAMP may accept necessary adjustments in the norms, based on the justification to be furnished by the concerned Port Trust keeping in view the port specific conditions having impact on the norms prescribed in these guidelines.
- 1.9 In any question arises requiring clarification or interpretation of the Scale of Rates and Statement of Conditions of the operator., the matter shall be referred to TAMP and decision in this regard will be binding on the operator.

**2. Overall Approach**

- 2.1 Tariff caps for handling various commodities in both the stevedoring and shore handling activities by the private agencies or the firms licensed by Major Port Trusts under Section 42(3) of the Major Port Trust Act, 1963 shall be set upfront by TAMP following these guidelines based on the proposal of the concerned Major Port Trust. Along with upfront tariff caps, performance standards shall also be notified by TAMP based on the proposal of the concerned Port Trust.
- 2.2 For the purpose of fixing upfront tariff, TAMP will follow the normative cost based approach which recognises the operating cost estimates based on the norms set in these guidelines and allow a reasonable rate of return namely margin on the operating cost as set out in these guidelines.
- 2.3 Once the upfront tariff caps are set out for stevedoring and shore handling operations of various commodities for a port, it will be applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms and will be valid for a period of three years.

2.4. The upfront tariff and performance standards notified by TAMP will be mentioned in the bid document and subsequently in the agreement in respect of the operator.

2.5. The Port Trust concerned shall approach TAMP 3 months before the expiry of the tariff set under these Guidelines for revising the upfront tariff and performance standards for the next three years period.

2.6. TAMP will examine and modify the norms set out in these guidelines and set it upwards with the approval of the Ministry of Shipping, to take into account the technological changes in the method of handling and other developments after expiry of three years from the date of issue of this Guidelines.

2.7. The upfront tariff so set by TAMP will be the ceiling levels.

2.8. TAMP and Major Port Trusts should comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo/containers, etc., which have bearing on the determination of the tariff.

2.9. Operator shall charge only for services provided by them. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted.

2.10. Tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January and 31 December of the relevant year. Such automatic adjustment of the tariff cap will be made every year and the adjusted tariff cap will come into effect from 1 April of the relevant year till 31 March of the following year.

2.11. Before commencement of the stevedoring and or the shore handling operations, the operator will approach TAMP for notification of the Scale of Rates containing the ceiling rates of the stevedoring and or the shore handling charges and performance standards as required under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963.

2.12. The Scale of Rates (SoR) to be framed by TAMP as per clause 2.11 and performance standards to be notified shall be in line with the tariff caps and the performance standards prescribed for the port and included in the bid document, subject to indexation explained in Clause 2.10 above. Such SoR and the conditionalities along with performance standards shall be notified by TAMP in the Gazette of India as required by MPT Act 1963.

2.13. The stevedoring operation is distinctly different from the shore handling operations, though both of them are cargo handling operations. Hence the procedure for determination of upfront tariff for these two operations are given separately in these Guidelines.

#### **4. Estimation of Optimal Capacity, Capital cost and Operating cost for stevedoring operation**

3.1 In the case of determining upfront tariff for the stevedoring operation, the optimal capacity determination will not be the annual capacity; rather it will be the optimal capacity per shift for each of the commodity. The berth or the combination of berths will be handling different commodities in a year; it is hence prescribed to calculate the optimal capacity on per shift basis for each commodity.

3.2 The commodities that are handled in a port have been grouped for the purpose of tariff determination under two major categories viz., DRY BULK and BREAK BULK. Various commodities of dry bulk cargoes and the break bulk cargoes are classified under different groups separately for bulk cargoes and the break bulk cargoes. The classification of cargoes under the bulk and break bulk cargoes are given under **Annex-I and Annex-II**. The two annexes contain list of commodities which are handled at the major ports. If any new cargo is to be handled which is not included in the list, then the Major Port Trusts may categorise that cargo under any one of the cargo category based on the nature, physical characteristics and the method of handling that cargo.

##### **3.3 Optimal Capacity**

As explained in clause 3.1 above the optimal capacity is to be calculated on per shift basis for each of the cargo that is to be handled. For this purpose, the productivity basis norms have been set out for both dry bulk and break bulk cargoes for each of the cargo classification therein and is attached in **Annex-III and Annex-IV** respectively.

##### **3.4 Capital cost**

For the stevedoring activity, capital cost requirement will be for deployment of equipment for handling cargo between ship and shore. As the licensing is for limited period of three years, direct capital investment in the handling equipment is not reckoned with for the purpose of upfront tariff determination. The cost towards equipment is reckoned with in the form of equipment hire charges.

##### **3.4.1 Bulk cargo**

For the stevedoring activity, equipment for handling cargo between ship and shore will be required. Equipment such as dozers may be required for deployment inside the hatch. The type and capacity of equipment that can be deployed for Bulk Cargo is given in the **Annex-V**.

The hire charges towards deployment of equipment prescribed shall be estimated by Major Port Trusts based on the equipment hire cost prevailing at the relevant port locations or prevailing market based hire cost.

#### **3.4.2 Break Bulk**

For handling break bulk cargo, mostly the ship board cranes are used and the requirement of HMC will be very limited. The requirement of HMC may arise for handling heavy project cargo and machineries.

The type and capacity of equipment that can be deployed for Break Bulk Cargo is given in the **Annex-VI**

The hire charges towards deployment of equipment prescribed shall be estimated by Major Port Trusts based on the equipment hire cost prevailing at the relevant port locations or prevailing market based hire cost.

#### **4.5. Operating Cost**

**3.5.1** The operating cost shall be estimated cargo wise on per shift basis to achieve the per shift productivity prescribed under clause 3.3 following the norms prescribed for various components of the Operating Cost.

**3.5.2** The Operating Cost are grouped under the following major heads

- (i). Equipment hire cost
- (ii). Labour cost
- (iii). Operational Overheads
- (iv). Administrative Overheads

**3.5.3** As stated in clause 3.4. above, no capital investment is envisaged in this model, hence no depreciation cost will be considered.

**3.5.4** No license fee is considered as no land is allotted for stevedoring operations. The Port will continue to charge and collect the wharfage, storage charges or any other cargo related prescribed in the Scale of Rate of the Port from the respective cargo owners or their authorised representatives.

**3.5.5** Royalty/ Revenue share will not be considered as cost for determination of upfront tariff

(a). Clause 3 (v) of the Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016 stipulates that Port shall charge royalty as the license fee from the Stevedoring and Shore Handling Licenses. The Port Trust shall fix a per metric tonne royalty rate from all the agents. For fixing the per ton royalty, to be paid by the Stevedoring and Shore handling agents to the Port, the following aspects shall be considered by the Port

- (i). The cargo profile.
- (ii). The market conditions
- (iii). The infrastructure and other operating local conditions.
- (iv). The profit margin of 20% allowed in this guidelines for the stevedoring and shore handling operations.

(b). If royalty is assessed by the port in absolute terms, then this royalty is also be subject to indexation to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index occurring between 1 January and 31 December of the relevant year.

**3.5.6** The equipment hire cost shall be estimated for normative list of equipments to be taken on hire as per norms prescribed at **Annex-VII**. The concerned Port shall consider the hire cost for these equipments based on the equipment hire cost prevailing at the relevant port locations or prevailing market based hire cost.

**3.5.7** The labour deployment for handling various commodities shall be only as per the norms prescribed by the National Tribunal Award. The norms for deployment of Labour for Stevedoring operations from the National Tribunal Award are provided under **Annex-VIII** for various commodities. These norms and any other norms specifically given for a port shall be followed for calculation of labour cost. The unit rate for labour deployment will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of labour prescribed in the norms.

**3.5.8** The operational overheads shall be estimated at 20% of the sum total of the equipment hire cost and the labour cost.

3.5.9 The administrative overheads shall also be estimated at 20% of the sum total of the equipment hire cost and the labour cost.

3.5.10. TAMP in consultation with the concerned Port may decide on particular item of expenditure, which it considers necessary for incorporation, while computing upfront tariff cap, for which norms are not explicit in the Guidelines.

#### **4. Estimation of Optimal Capacity, Capital cost and Operating cost for shore handling operation**

4.1 The procedure adopted for determination of tariff for the stevedoring operation shall be followed for the determination of tariff for the shore handling operations. The optimal capacity determination will not be the annual basis, but will be on per shift basis for each of the commodity.

4.2 The classification of commodities that are handled in a port and grouped for the purpose of upfront tariff determination for stevedoring operations at **Annex I and Annex II** shall be followed for the shore handling operation also.

##### **4.3 Optimal Capacity**

The optimal capacity for shore handling need to match with the optimal capacity of the stevedoring operations. Accordingly, the optimal capacity of the shore handling operations for each of the commodity will be same as that for the stevedoring operations.

##### **4.4 Capital cost**

For the shore handling activity, the capital cost requirement will be towards deployment in cargo handling equipment for unloading of cargo into truck for direct delivery to the consignees' premises or to a temporary storage within the port. As the licensing is limited for three years, direct investment in the handling equipment is not reckoned with. The cost towards equipment is reckoned with in the form of equipment hire charges.

###### **4.4.1 Bulk cargo**

The different handling methods adopted for shore handling operations of bulk cargo are given below:

<b>Methods</b>	<b>Detail of Handling Methods</b>
1	Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises.
2	Cargo unloaded onto truck (without hopper) and moved to storage yard within the port premises.
3	Cargo unloaded onto truck through hopper and moved to storage yard within the port premises for storage.
4	Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises.
5	Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard.

The norms for the requirement of the equipment for the above five different methods are given under **Annex-IX**.

###### **4.4.2 Break Bulk**

The different handling methods that are adopted for shore handling of the break bulk cargos are listed below:

<b>Method</b>	<b>Details of Handling Method</b>
1	Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises or vice versa
2	Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises or vice versa
3	Cargo unloaded onto truck and transported to storage yard within the port premises or vice versa
4	Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard within the port premises or vice versa

The norms for the requirement of the equipment for the above four different methods for shore handling operations are given under **Annex-X**.

#### **4.5 Operating Cost**

4.5.1. The operating cost shall be estimated cargo wise on per shift basis to achieve the per shift productivity prescribed under 4.3 following the norms prescribed for various components of the Operating Cost for each of methods of handling envisaged.

4.5.2. The Operating Cost are grouped under the following major heads

- (i) Equipment hire cost
- (ii) Labour cost
- (iii) Operational Overheads
- (iv) Administrative Overheads

4.5.3. As stated in clause 4.4. above, no capital investment is envisaged in this model, hence no depreciation cost will be considered.

4.5.4. No license fee is considered as land is not allotted for shore handling operations as such. The Port will continue to charge the applicable wharfage on the cargo handled as per the prevailing Scale of Rate. Besides, the Port will also collect the storage charges for the cargos stored at the Port premises as per the prevailing Scale of Rates.

4.5.5. Revenue share will not be considered as cost for determination of upfront tariff

4.5.6. The equipment hire cost for shore handling operations shall be estimated for equipments to be taken on hire as per norms prescribed at **Annex - IX** for Dry bulk cargo and **Annex - X** for Break cargo. The concerned Port shall obtain the hire cost for these equipments from the market for the determination of the upfront tariff.

4.5.7. The operator will be deploying their own labour for shore handling operations. The norm for estimation of labour cost for shore handling operations is 5% of the equipment hire cost for dry bulk cargo and 10% of equipment hire cost for break bulk cargo.

4.5.8. The operational overheads shall be estimated at 20% of the sum total of the equipment hire cost and the labour cost.

4.5.9. The administrative overheads shall also be estimated at 20% of the sum total of the equipment hire cost and the labour cost.

4.5.10. TAMP in consultation with the concerned Port may decide on particular item of expenditure, which it considers necessary for incorporation, while computing upfront tariff cap, for which norms are not explicit in the Guidelines.

#### **5. Allowable Margin**

There is no capital investment considered in the upfront tariff determination as explained under 3.4. and 4.4. above. Recognising that stevedoring and shore handling is a labour intensive activity, in lieu of the Return on Capital Employed, a fair margin of 20% on the total operating cost shall be allowed while arriving at the upfront tariff.

#### **6. Revenue Requirement, determination of upfront tariff framing Scale of Rates**

6.1. The per shift Revenue Requirement for performing the stevedoring operation for each commodity will be the sum total of the operating cost of the operation per shift as estimated as per clause 3.5 above and the margin estimated as per clause 5 above.

6.2. The per shift Revenue Requirement for performing the shore operation for each commodity under each methods will be the sum total of the operating cost of the operation per shift as estimated as per clause 4.5 and the margin estimated as per clause 5 above.

6.3. The cargo wise per shift Revenue Requirement for stevedoring operations is to be realized through tariff. The upfront tariffs caps for stevedoring shall be computed on per ton per shift basis by spreading the per shift Revenue Requirement over the per shift optimal capacity assessed for each commodity so as to realize the Revenue Requirement for handling the commodity.

6.4. The cargo wise per shift Revenue Requirement for shore handling operations is to be realized through tariff. The upfront tariffs caps for shore handling shall be computed on per ton per shift basis by spreading the per shift Revenue Requirement over the per shift optimal capacity assessed for each commodity under each of the methods of handling so as to realize the Revenue Requirement assessed for handling the commodity under the particular method of handling.

6.5. The conditionalities for providing the handling service shall be prescribed.

---

6.6. Wharfage, storage charges, and other miscellaneous charges shall continue to be levied by the port as per the prevailing Scale of Rates.

## 7. Performance Linked Tariff

7.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed upfront Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.10. above which will be applicable for the entire License period.

However, the operator would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation prescribed at clause 2.10 above, from the second year of operation on achievement of performance standards as prescribed in the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping vide letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16.06.2016 for dry bulk cargo. For other cargoes, the Performance Standards would be prescribed by the respective ports, will be applicable. For this purpose, the Operator shall approach the concerned Major Port Trust within 30 days of completion of financial year of operation along with details of cargo wise average Performance standard achieved for each cargo. The operator can apply 100% indexation instead of 60% prescribed at clause 2.10 above, on written confirmation by the Major Port Trust to the operator that it has achieved the Performance Standards notified for various cargo. An illustration showing determination of indexed upfront Tariff and Performance Linked Tariff is at **Annex-XI**.

7.2. In the event the Major Port Trust confirms that the Operator has not achieved the Performance Standards as notified by TAMP in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation. The operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed at clause 2.9. above.

## 8. Mandatory disclosures by operators

8.1. All the operators shall furnish to the Major Port Trust and TAMP annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/shore handling operations licensed by the port. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.

8.2. TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.

## 9.0 Performance Monitoring

9.1. The performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum that should be achieved by the operator. These performance norms shall be incorporated in the bid documents.

9.2. The performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the Port and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.

## 10. Grievance Redressal

In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./301(143)]

**Annex-I****CLASSIFICATION OF COMMODITIES FOR UPFRONT TARIFF DETERMINATION – DRY BULK CARGO**

<b>G. No.</b>	<b>Commodity Group</b>	<b>Details of cargo</b>
1	Finished Fertilizers	All Fertilizers that can be directly used without processing such as: MOP, Urea, DAP, SOP, NPK, Ammonium Nitrate, etc.
2	Fertilizer-Raw Materials	All Fertilizers that are used for production of Finished fertilizers such as: Sulphur, Rock Phosphate, etc.
3	Food Grains	All types of Food Grains and Pulses such as: Rice, Wheat, Maize, other Food grains, Cereals, Pulses Bran of all kinds, Peas, Bulgur wheat, Corn Soya blend, Seeds of all kinds, Oilseeds, Sugar; candy or cube in bulk, Cattle Feed/Animal Feed, Bone and Bone Meal, Oil Cakes, Fodder, Copra cake, all types of Oil Extractions, etc.
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	Thermal Coal
5	Coking Coal	All types of Coal other than Thermal Coal such as: Calcined petroleum coke, Coke/Charcoal, Metallurgical Coke, Coking Coal, coke of all kinds and charcoal of all kinds, etc.
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	Include Iron Ore; Fines & Lumps, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore, etc.
7	Shredded Scrap	All types of Shredded Scrap such as: Iron scrap, Metal scrap of all kinds, Steel Scrap, etc.
8	Heavy Melting Scrap	All types of Heavy Melting Scrap such as: Iron scrap, Metal scrap of all kinds, Steel Scrap, etc.
9	Other Ores and Minerals	Ores other than Iron Ore, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore, and minerals other than Bentonite such as: Manganese Ore, Charge chrome, Ferro Manganese, Ferro Silicon, Silicon Manganese, High carbon Ferrochrome, Gypsum, Chrome Ore /Chrome Concentrate, Magnesite, Graphite, Silicon Carbide, Mullite, Barytes, Feldspar, etc.
10	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Include Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo such as: River sand, stone dust, Fly Ash, Blast furnace slag, Dolomite chips, Ilmenite sand, Mill Scale, Other fluxing materials, Chalk, Rock sand, etc.
11	Salt	All kinds of Salt handled in bulk.
12	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	All types of Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo such as: Alumina, Pig iron, Fused alumina, Sponge Iron, Hot Briquetted Iron, Mica Block /flake /spitting /waste /scrap /powder, sized kerb stones /cobble stones, Wood Chips, Reframul, Wood Pulp in bulk, Ferro silicon, bricks, tiles, etc.

**Annex-II****CLASSIFICATION OF COMMODITIES FOR UPFRONT TARIFF DETERMINATION – BREAK BULK CARGO**

<b>Sl. No.</b>	<b>Commodity Group</b>	<b>Details of cargo</b>
1	Bagged cargo	All cargo in bags of various weights (25, 50, 60 kg, etc.) that are manually handled such as: Cashew Nuts, Cashew Kernels, Tamarind Seed, Cement, Rice, Wheat and other food grains, Salt, Sugar, Candy or cube, Soda Ash, etc.
2	Jumbo Bags	All cargo in bags of various weights (0.5, 1.0, 1.5 MT) that are handled only by hooking the bags to slings; and include cargo in boxes, cartons, barrels, drums or rolls such as: Wood Pulp in boxes, Processed wood such as Boards, Poles, Plywood, News Print, Oil-Animal or Vegetables in barrels, Rubber-Raw, Rubber-Manufactured, Synthetic Resin, Paper, paper products and newsprint, Asphalt and Bitumen in barrels, etc.
3	Iron and steel- coils and slabs	All Iron and steel coils and slabs of varying weights and dimensions: Include all Metal Products and Asbestos of similar nature.
4	Iron and steel- pipes, tubes, plates	All Iron and steel pipes, tubes, plates of varying weights and dimensions: Include all Metal Products and Asbestos of similar nature such as:  Iron and Steel Materials, Aluminum Products, Alumina Billets, Steel Pipe, Aluminum Ingots, Asbestos, etc.
5	Timber logs-Soft	Timber Logs of varying length and of light weight; normally less than 1.5 MT per piece.

Sl. No.	Commodity Group	Details of cargo
6	Timber logs-Hard	Timber Logs of varying length and of heavy weight; normally more than 1.5 MT per piece.
7	Granites and Marbles	Granite Blocks of all dimensions normally in the range of 3.0 to 40.0 MT per block and Marbles of varying weight such as: Granite, Granite Blocks & Marbles, Stones-Sculptural, engraved slabs, dressed, etc.
8	Containers Empty	Containers of 20' and 40' in length and other odd sizes weighing normally 2.5 MT for 20' and 4.0 MT for 40'
9	Containers Laden	Containers of 20' and 40' in length and other odd sizes weighing up to 30.5 MT for 20' and 32.5 MT for 40'
10	Project Cargo	Cargo for specific projects, often with OOG specifications and handled through specialized means such as: Project material, Project equipment, Railway coaches and wagons, All types of project cargo including over dimensional consignment, etc.
11	Motor vehicles other than through RORO	All motor vehicles handled using Shackles, Hooks, Chain Slings and Heavy Lifting Beams such as: Any rubber tyred vehicle; Cargo moving equipment; Earth-moving equipment, Powered two wheeled vehicles, Auto Rickshaws and other three wheeled vehicles including their chassis on wheels, Motor cars, Jeeps, Vans and Tourist Caravans, Motor vehicles like buses, dumpers, lorries, tractors, trucks, & trawlers, Locomotives, Vehicles not specified above and parts and accessories of conveyances, tubes and all earth moving equipment like Excavators, Pay loaders Bulldozers, Dozers, Poclaimers, FLTs, TLTs, Reach Stackers, etc.
12	Machinery and machinery parts	All types of Machinery and machinery products that are of varying weights and dimensions such as: Machinery and Spares, Machinery parts, Military Goods, Arms, Ammunition, Explosives and Defense Stores, Tank and Tank parts, Arms, Ammunitions, Explosives, Defense Stores and Defense equipment / machinery.

**Annex-III****PRODUCTIVITY NORMS PER HOOK PER SHIFT AND PER SHIFT FOR DRY BULK CARGO FOR STEVEDORING OPERATIONS**

Group No.	Commodity	Norm in tons per hook per shift	Average Number of hooks per shift
1	Finished Fertilizers	900	3
2	Fertilizer-Raw Materials	810	3
3	Food Grains	660	3
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	1000	4
5	Coking Coal	900	4
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	1460	4
7	Shredded Scrap	700	3
8	Heavy Melting Scrap	360	3
9	Other Ores and Minerals	870	3
10	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	1080	3
11	Salt	1000	4
12	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	1120	3

**Annex-IV****PRODUCTIVITY NORMS FOR THE PRODUCTIVITY PER HOOK PER SHIFT AND PER SHIFT FOR BREAK BULK CARGO**

<b>GROUP NO</b>	<b>COMMODITY</b>	<b>NORM IN TONS PER HOOK PER SHIFT</b>
1	Bagged cargo	300
2	Jumbo Bags	560
3	Iron and steel- coils and slabs	1360
4	Iron and steel- pipes, tubes, plates	280
5	Timber logs-Soft	320
6	Timber logs-Hard	480
7	Granites and Marbles	500
8	Containers Empty	200
9	Containers Laden	1050
10	Project Cargo	The cargos are homogeneous and they come in different size, shape and weight. Hence no productivity norm prescribed. Tariff to be prescribed on per shift basis <b>based on the best productivity achieved by any of the ports in handling such cargo.</b> The cost shall be worked for handling these cargo for a shift.
11	Motor vehicles other than through RORO	
12	Machinery and machinery parts	

**Annex-V****NORMS ON TYPE AND CAPACITY OF EQUIPMENT TO BE DEPLOYED FOR HANDLING BULK CARGO BETWEEN SHIP AND SHORE**

<b>GROUP NO</b>	<b>COMMODITY</b>	<b>Handling equipment for ship to shore</b>	<b>Handling equipment for hatch working</b>
1	Finished Fertilizers	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook
2	Fertilizer-Raw Materials	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook
3	Food Grains	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Excavator -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook
5	Coking Coal	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Excavator -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Excavator -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook
7	Shredded Scrap	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Excavator -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook
8	Heavy Melting Scrap	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Excavator -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook
9	Other Ores and Minerals	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook
10	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook
11	Salt	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook
12	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Ship Crane or Shore Crane or combination of these	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook

**Note:**

1. The HMC crane indicated here is of 100 ton capacity

Depending on the local condition the Port may decide on the type of equipment to be used for Ship to Shore handling.

**Annex-VI****NORMS ON TYPE AND CAPACITY OF EQUIPMENT TO BE DEPLOYED FOR HANDLING BREAK BULK CARGO BETWEEN SHIP AND SHORE**

GROUP NO	COMMODITY	Handling equipment for ship to shore	Handling equipment for hatch working
1	Bagged cargo	By net slings (maximum load 5T) and hooks if required	No Equipment
2	Jumbo Bags	By hooks	DFLT 5T - 1 No.
3	Iron and steel- coils and slabs	By ship cranes using wire rop slings attached to the hooks	DFLT 30T - 1 No.
4	Iron and steel- pipes, tubes, plates	By ship cranes using slings	DFLT 30T - 1 No.
5	Timber logs-Soft	By ship cranes using log grabs	Log Grabber 10T - 1 No.
6	Timber logs-Hard	By ship cranes using log grabs	Log Grabber 10T - 1 No.
7	Granites and Marbles	By ship cranes using slings	DFLT-30T- 1 No.
8	Containers Empty	By ship cranes using manual spreaders	No Equipment
9	Containers Laden	By ship cranes using manual spreaders	No Equipment
10	Project Cargo	By ship cranes using slings	No Equipment
11	Motor vehicles other than through RORO	By ship cranes using slings	No Equipment
12	Machinery and machinery parts	By ship cranes using slings	No Equipment

**Annex-VII****NORMS FOR ESTIMATION OF EQUIPMENT HIRE COST FOR STEVEDORING OPERATION****A: DRY BULK CARGO**

GROUP NO	COMMODITY	Handling equipment for ship to shore	Number of hooks worked per shift	Handling equipment for hatch working	Number of hatch worked per shift
1	Finished Fertilizers	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	3	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./hook	3
2	Fertilizer-Raw Materials	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	3	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./hook	3
3	Food Grains	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	3	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./hook	3
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	4	Excavator -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./hook	4
5	Coking Coal	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	4	Excavator -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./hook	4
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	4	Excavator -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./hook	4
7	Shredded Scrap	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	3	Excavator -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./hook	3
8	Heavy Melting Scrap	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	3	Excavator -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./hook	3
9	Other Ores and Minerals	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	3	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./hook	3
10	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	3	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./hook	3

GROUP NO	COMMODITY	Handling equipment for ship to shore	Number of hooks worked per shift	Handling equipment for hatch working	Number of hatch worked per shift
11	Salt	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	4	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook	4
12	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	Ship Crane or Shore Crane or combination of these	3	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook	3

**B: BREAK BULK CARGO**

GROUP NO	COMMODITY	Handling equipment for ship to shore	Number of hooks worked per shift	Handling equipment for hatch working	Number of hatch worked per shift
1	Bagged cargo	By net slings (maximum load 5T) and hooks if required	2.5	No Equipment	2.5
2	Jumbo Bags	By hooks	2.5	DFLT 5T - 1 No.	2.5
3	Iron and steel- coils and slabs	By ship cranes using wire rop slings attached to the hooks	2.5	DFLT 30T - 1 No.	2.5
4	Iron and steel- pipes, tubes, plates	By ship cranes using slings	2.5	DFLT 30T - 1 No.	2.5
5	Timber logs-Soft	By ship cranes using log grabs	2.5	Log Grabber 10T - 1 No.	2.5
6	Timber logs-Hard	By ship cranes using log grabs	2.5	Log Grabber 10T - 1 No.	2.5
7	Granites and Marbles	By ship cranes using slings	2	DFLT-30T- 1 No.	2
8	Containers Empty	By ship cranes using manual spreaders	2	No Equipment	2
9	Containers Laden	By ship cranes using manual spreaders	2	No Equipment	2
10	Project Cargo	By ship cranes using slings		No Equipment	
11	Motor vehicles other than through RORO	By ship cranes using slings		No Equipment	
12	Machinery and machinery parts	By ship cranes using slings		No Equipment	

Annex-VIII

**NORMS FOR ESTIMATION OF LABOUR COST FOR STEVEDORING OPERATION****A: DRY BULK CARGO**

Group No	Commodity	Norms for manpower requirement				
		Tindal per shit	Signal man per hook	Mazdoor per hook	Operator per equipment	No. of Hooks per shift
1	Finished Fertilizers	0	1	0	1	3
2	Fertilizer-Raw Materials	0	1	0	1	3
3	Food Grains	0	1	0	1	3
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	0	1	0	1	4
5	Coking Coal	0	1	0	1	4
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	0	1	0	1	4
7	Shredded Scrap	0	1	0	1	3
8	Heavy Melting Scrap	0	1	0	1	3
9	Other Ores and Minerals	0	1	0	1	3
10	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	0	1	0	1	3
11	Salt	0	1	0	1	4
12	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	0	1	0	1	3

**B: Break Bulk**

Group No	Commodity	Norms for manpower requirement					
		Tindal per shift	Signal man per hook	Mazdoor per hook	Operator per equipment	No. of Hooks per shift	
1	Bagged cargo	1	1	4	1	3	
2	Jumbo Bags	1	1	4	1	3	
3	Iron and steel- coils and slabs	1	1	2	1	3	
4	Iron and steel- pipes, tubes, plates	1	1	2	1	4	
5	Timber logs-Soft	1	1	2	1	4	
6	Timber logs-Hard	1	1	2	1	4	
7	Granites and Marbles	1	1	2	1	3	
8	Containers Empty	1	1	2	1	3	
9	Containers Laden	1	1	2	1	3	
10	Project Cargo	The cargos are not homogeneous and they come in different size, shape and weight. Hence no productivity norm prescribed. Tariff to be prescribed on per shift basis. The cost shall be worked for handling these cargos for a shift.					3
11	Motor vehicles other than through RORO						4
12	Machinery and machinery parts						3

**ANNEX- IX****NORMS FOR EQUIPMENT ON HIRE BASIS FOR SHORE HANDLING OPERATIONS OF DRY BULK CARGO UNDER DIFFERENT HANDLING METHODS**

Sl. No.	Cargo	Method 1: Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises	Method 2: Cargo unloaded onto truck (without hopper) and moved to storage yard within the port premises		Method 3: Cargo unloaded onto truck through hopper and moved to storage yard within the port premises for storage		Method 4: Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises	Method 5: Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard	
		With Hopper	Within 1 km	Beyond 1 km	Within 1 km	Beyond 1 km		Within 1 km	Beyond 1 km
1	Finished Fertilizers - Urea, DAP, SOP, MOP and NPK	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Trucks 15T - 12 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	A. Ship Crane :Trucks 15T - 20 nos, B. HMC Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos Trucks 15T - 12 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T - 20 nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Payloader 10T - 3 nos,	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 12 nos , Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 20 nos , Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)
2	Fertilizer - Raw materials	Mobile Hoppers 30 cum - 3 nos	Trucks 15T - 12 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Trucks 15T - 20 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos Trucks 15T - 12 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T - 20 nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Payloader 10T - 3 nos,	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 12 nos , Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 20 nos , Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)
3	Food Grains -	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Trucks 15T - 12 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Trucks 15T - 20 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos Trucks 15T - 12 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T - 20nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Payloader 10T - 3 nos,	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 12 nos , Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 20 nos , Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)
4	Non Coking Coal (thermal coal)	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Trucks 15T - 25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T - 25nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Payloader 10T - 6 nos,	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 15 nos , Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 25 nos , Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)
5	Coking Coal	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Trucks 15T - 25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T - 25nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Payloader 10T - 6 nos,	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 15 nos , Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 25 nos , Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)

6	Iron Ore , iron ore pellets, bentonite, bauxite, copper concentrate, lead and zinc	Mobile Hoppers 30 cum – 4 nos	Trucks 15T - 20 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Trucks 15T -34 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos Trucks 15T - 20 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos Trucks 15T -34nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos,	Payloaders 10T - 6nos (at berth) Trucks 15T - 20 nos , Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -34 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)
7	Shredded Scrap	NA	Trucks 15T - 9 nos, Payloaders 10T -2 nos and excavators 2 nos (at storage yard)	Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T -2 nos and excavators 2 nos (at storage yard)	NA	NA	Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T -3 nos at berth and excavators 3 nos at the berth, Payloaders and excavators 3 nos each at the yard	Trucks 15T - 9 nos, Payloaders 10T -3 nos at berth and excavators 3 nos at the berth, Payloaders and excavators 2 nos each at the yard	Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T -3 nos at berth and excavators 3 nos at the berth, Payloaders and excavators 2 nos each at the yard
8	Heavy Melting Scrap (HMS)	NA	Trucks 15T - 9 nos, Mobile Cranes 15T- 2 nos at yard	Trucks 15T - 15 nos, Mobile Cranes 15T- 2 nos at yard	NA	NA	Trucks 15T - 15 nos, Mobile Cranes 15T -3 nos at berth and 2 nos at yard	Trucks 15T - 9 nos, Mobile Cranes 15T -3 nos at berth and 2 nos at yard	Trucks 15T - 15 nos, Mobile Cranes 15T -3 nos at berth and 2 nos at yard
9	Manganese Ore and other ores and minerals	Mobile Hoppers 30 cum - 3 nos	Trucks 15T - 12 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos Trucks 15T - 12 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos Trucks 15T - 20nos Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 3 nos,	Payloaders 10T - 3nos (at berth) Trucks 15T - 12 nos , Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T -20 nos, Payloaders 10T -2 nos (at storage yard)
10	Lime stone, Dolomite, clinker, clay, sand and other similar dry bulk cargo	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos Trucks 15T - 25nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos,	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 15 nos , Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)
11	Salt	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos Trucks 15T - 25nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos,	Payloaders 10T - 6nos (at berth) Trucks 15T - 15 nos , Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)
12	Alumina and pig iron ingots and similar dry bulk cargo	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4nos Trucks 15T - 25nos Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos,	Payloaders 10T - 6nos (at berth) Trucks 15T - 15 nos , Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T -25 nos, Payloaders 10T -4 nos (at storage yard)

## ANNEX-X

## NORMS FOR EQUIPMENT ON HIRE BASIS FOR SHORE HANDLING OPERATIONS OF BREAK BULK CARGO UNDER DIFFERENT HANDLING METHODS

Sl. No.	Cargo Group	Handling Method (Handling by ship gears)	Ship Day output Norms by ship gears	Method 1: Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises or vice versa	Method 2: Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises or vice versa	Method 3: Cargo unloaded onto truck and transported to storage yard within the port premises or vice versa	Method 4: Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard within the port premises or vice versa	Remarks
1	Bagged cargo	By net slings (maximum load 5T) and hooks if required	2400	Not Applicable	No Equipment (manually loaded onto truck)	Not Applicable	Trucks 10 T- 9 nos.	40 min / cycle / truck
2	Jumbo bags	By hooks	4200	No Equipment	Not Applicable	Trucks 15 T- 9 nos.	Not Applicable	30 min / cycle / truck

3	Iron & steel - coils and slabs	By ship cranes using wire rop slings attached to the hooks	10200	No Equipment	Fork Lift Truck 30 T - 1 nos at berth	Mobile Cranes 30 T - 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos	Fork Lift Truck 30 T - 1 nos at berth and 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos	30 min / cycle / tractor trailer	
4	Iron & steel - pipes, tubes, plates	By ship cranes using slings	2100	No Equipment	Fork Lift Truck 10 T - 1 nos at berth	Mobile Cranes 10 T - 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos	Fork Lift Truck 10 T - 1 nos at berth and Mobile cranes 10T 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos		
5	Timber logs - soft	By ship cranes using log grabs	2400	Not Applicable	Log Grabbers 10 T - 5 nos at berth	Not Applicable	Log Grabbers 10 T - 5 nos at berth and 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 12 nos		
6	Timber Logs - hard	By ship cranes using log grabs	3600	Not Applicable	Log Grabbers 10 T - 5 nos at berth	Not Applicable	Log Grabbers 10 T - 5 nos at berth and 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 12 nos		
7	Granite and Marbles	By ship cranes using slings	3000	No Equipment	Not Applicable	Mobile Cranes 30T - 2 nos , Trucks 40 T - 12 nos.	Not Applicable		
8	Containers Empty	By ship cranes using manual spreaders	500	No Equipment	Fork Lift Truck 10 T - 1 no at berth	Fork Lift Truck 10 T - 1 no at berth and 1 no at yard, Tractor trailers 40 T-12 nos	Fork Lift Truck 10 T - 1 no at berth and 1 no at yard, Tractor trailers 40 T-12 nos		
9	Containers Laden	By ship cranes using manual spreaders	400	No Equipment	1 Top Lifter at berth	Top Lifter 1 no., Tractor trailers 40 T - 12 nos.	Top Lifter 1 at berth and 1 at yard, Tractor trailers 40 T - 12 nos.		
10	Project cargo	By ship cranes using slings	NA						
11	Motor vehicles other than through RORO	By ship cranes using slings			This Cargo are not homogeneous coming in difference size and volume. Time taken and productivity will vary widely. Hence in these cases no shore equipment is considered and cargo will be loaded on to consignee truck directly to consignee premises or to storage yard				
12	Machinery and machinery products	By ship cranes using slings							

## ANNEX-XI

Illustration of Performance Linked Tariff

Assumed Upfront Tariff (2015-16):

₹100 / tonne

Indexed Tariff (Assumed inflation of WPI @ 10% per annum)

Year	Indexed Upfront Tariff – 60% of WPI	Performance linked tariff at 100% of the WPI indexation on the achievement of Performance Standards
2016-2017	106.00	110.00
2017-2018	112.36	121.00
2018-2019	119.10	133.10

**Note:**

If in any financial year the Licensed Operator does not achieve the Performance Standards as incorporated in the License Agreement, he will be entitled to charge only the indexed Upfront Tariff and not eligible to apply for Performance Linked Tariff for the ensuing financial year.